

إنترناشيونال

International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهرياً
وتوزع في جميع أنحاء العالم

مجلة مختلفة لأقارب مختلف

+ التنظيمات الجديدة لغرف الملاحة بمصر

+ المياه عصب الحياة... في خطر

+ حوادث التلوث البحري بالتفط

ونظام جديد لتشغيل ناقلات البترول

+ جمعية كاريباس مصر الإسكندرية وورشة العمل الأولى

2004

+ العودة إلى مثلث برمودا

+ ماذا بقي للعرب بعد عام ٢٠٠٣

+ دعوة للكراهية ومشروعات إسرائيل الوهمية

INTERNATIONAL

Beirut

مصر للطيران

الداعم الرسمي لملف مونديال ٢٠١٠
تدعوكم لتأييد الملف المصري



مصر للطيران
EGYPTAIR



www.egyptair.com

www.egypt-2010.com



انترناشيونال

مجلة دورية متخصصة في النقل البحري وعلاقاته بنظمات النقل والتجارة والمأمين والسياحة

تصدر بتريخيس من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير

ربان عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير والمدير المسؤول

ربان حسان محي الدين شعبان

المستشار القانوني

دكتور علي عوض حسن

مشارف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

لبنان

المركز الرئيسي من ب.ب. ١٤/ بيروت

هاتف / فاكس : ٠٣-٢٨٣٦٩٩٠

محمول : ٠٣-٩٥٥٥٦٦

مصر

الإسكندرية

ت/ ٠٣-٢٧٥١١٧ (٠٢)

E-Mail : assem355@hotmail.com

سي جويل تليفون : ٠٣-٥٧٤٥٨٥٠

فاكس : ٠٣-٥٧٦٠٥٣٣

السويس

* المراسل : ربان / أحمد بدرى

محمول : ٠٣-١٢٣١٨٤٣٢٠

* المراسل : عبد الرحيم مصطفى

محمول : ٠٣-١٢٤٦١٤٦١

الإسكندرية

* المراسل : محمد حسين صالح

تليفون : ٠١-٢٦٩٠٨١ (٠٢)

E-mail: Fagr1@hotmail.com

سوريا

* المراسل : ربان إبراهيم سليم دير عطاني

تليفون فاكس : ٠١-٧١١٩٩٩٩-٤٣ (٩٦٣)

السعودية - جدة

تليفون : ٢٦٩١٩٨٥ (٩٦٦)

فاكس : ٢٦٩١٩٨٥ (٩٦٦)

الإمارات العربية المتحدة - دبي

* المراسل : شرف صالح مختار

محمول : ٠١-٦٦٨٨٨٨ (٩٦٧)

الولايات المتحدة الأمريكية

نيويورك

* المراسل : محمد محمود المغازي

٢٨٩١٨٣-٧١٨ (٠١)

الوكالة المتحدة للشحن والسياحة

بنابة المفوضية - كيرينز الشريعة

بهرت - لبنان

تليفون : ٢١٥٥٨٧ (٠٣)

تليفاكس : ٢١٦٧٩٧ (٠١)

٢١٦١٨٨ (٠١)

توزع في جميع أنحاء العالم

**إعلانك في
انترناشيونال
يضمن لك الانتشار**

اقرأ في هذا العدد

حوارات

ص ١٤، ١٥ انترناشيونال تجري حواراً مع الفراء صلاح الربايلي رئيس مجلس إدارة هيئة موانئ البحر الأحمر.

ص ٢٥ جابر تاحار الكاين المتخصص بالله أحمد رئيس مجلس إدارة شركة مصر للطيران للشحن الجوي

ص ٤٦، ٤٧ عبد الرحيم مصطفى في حوار صريح مع الفراء أحمد الصادق رئيس هيئة ميناء بورسعيد

إجتماعات

ص ٢٤ انترناشيونال تتابع الإجتماع السادس للجنة التنفيذية لرئاسة دول البحر المتوسط على الموانئ

تقارير

ص ١٧ دكتور ربان / أحمد حنفي وتعرض خطابات المتابعة لتجنب التصادم في البحر

ص ١٠ إسماعيل عنتاني يدرس الاتفاقيات الضريبية بين الممولين ومصلحة الضرائب.

ص ١٦ عبد السلام السيد أحمد يحذر من أن المياه عصب الحياة في خطر

ص ١٧ ثراء / عصام رشدي وحوادث التلوث البحري بالنفط ونظام جديد لتشغيل ناقلات البترول

ص ١٨ عميد بحري متقاعد / عبد العزيز أبو قنديل وسفن نقل الحاويات الحديثة وتحقيق السلامة للبحر

ص ٢٩، ٣٠ سمير محمود وشباب رحلته في عالم اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات

ص ٣٤، ٣٥ دكتور مصطفى في العزيز والحلقة السابعة عشر من المنطق البحرية الفورية

ص ٣٧، ٣٨ عبد الرحيم مصطفى ومتابعة التنظيمات الجديدة لفرق النلاحة

ص ٣٨ ياسمين عبد المجيد والعودة إلى مثلث برمودا

نسبوات

ص ٤٥ وسام غنيم وجمعية كراتينا مصر الإسكندرية وروسة العمل الأولى لإنشاء شبكة الجمعيات الأهلية لمكافحة مرض الإيدز

اقرأ لهؤلاء

ص ٥ د. أيمن الحراري والتأثير صراع لبنان الإسكندرية

ص ١٩ ميادة محمود تعرض ماذا بقى للمغرب بعد عام ٢٠٠٣

ص ٤٣ نشأت الذهبي ومشرقات إسرائيل الرومية

ص ٤٤ حذرة وإلى أي مدى تدعم التكنولوجيا حياتنا

المقالات المنشورة في هذه المجلة

تعبر عن آراء كتابها ويوزع إعادة

النشر مع الإشارة إلى المصدر

الاشتراك السنوي

الجمهورية اللبنانية: ٢٤٠٠ ليرة لبنانية - جمهورية مصر العربية: ٥٠ جنيهاً مصرياً - باقي الدول العربية ودول العالم: ٥ دولارات أمريكية

تم بيع النسخة الرابعة

لنظام ٢٠٠٠ ليرة لبنانية - مصر: ٢٠٠ جنيهاً مصرياً - باقي الدول العربية: ٣ دولارات أمريكية - للشحن التجارية: ٢ دولارات أمريكية

**ولك
كلمة**

بقلم

مستشار التحرير

العرب

وعالم العولمة

والمعلومات



لا أحد يتذكر أن القرن الحادي والعشرين الذي نعيشه هو قرن المعرفة والمعلومات، ولكن للأسف فإن العالم العربي لا يقبل من حيث المبدأ فكرة الإنتماء في عصر المعلومات، بل ولا يقبل الإنخراط في عالم العولمة على أساس أنها نوع من المؤامرة.

إننا لا نزالنا بعميد من عصر المعلومات بالرغم من أننا مضطرون للدخول في صلاتات مع العالم المتقدم في كافة المجالات لمواجهة الأحداث المتسارعة وتعديات العالم، بل لا زلنا هناك من يتصدى للعولمة بسليبتها كسر من أنواع الاستعمار.

إن عالم الشبكة العالمية للمعلومات عالم قائم بذاته، لا يعرف للثقافة حدوداً أو قيوداً. عالم ينمو بسرعة لا يمكن اللحاق به إلا عن طريق الإنفتاح على الثقافات العالمية، ومعالجة الفكر المتقدم، ولذا فإن الولايات المتحدة التي تعتبر أقوى دول العالم لاتواني في البحث عن حلفاء وشركاء جدد لتعزيز التعاون في كافة المجالات، كما أن الدول الأوروبية سيقبلن في السعي لتأني اقتصاد موحد فكانت أوروبا الموحدة التي تضم ٢٥ دولة، والتي تمكنت من بناء إستراتيجية متكاملة تضم العناصر المشتركة بين بلدان متعددة لتدخل عالم العولمة وتعيش عصر المعلومات.

إن العولمة بكافة أنواعها وخاصة السياسية والاقتصادية تعتبر مرحلة تطويع النظام العالمي ككل، ولذا فليس هناك مجال للخيار بين التمشي مع هذا النظام من عدمه لأننا مرغمون على الدخول في عالم العولمة، ولكن أوضاعنا الحالية - سواء الاقتصادية والسياسية والتعليمية والإجتماعية - تحول دون إنتمائنا في عصر المعلومات، فأعالمنا العربي يواجه تحديات خارجية داخلية كثيرة من خلال المعتقدات الخاطئة خاصة بما توجهه العالم نحو إزالة العوائق والحواجز التجارية.

إننا في حاجة للعلاج السريع الذي يحتاج إلى تعاون وتكامل عربي، بجانب ترسيخ روح الجماعة بين البلدان العربية، والعمل على اكتشاف السبلات التي تعوقنا لمواجهة العولمة، ويجب على المفكرين العرب البحث عن قصر الطرق لنشغل في مجتمع المعلومات من طريق السياسات والضبط والإستراتيجيات الوطنية التي تؤدي إلى بناء سياسة وإستراتيجية عربية متكاملة بين البلدان العربية.

عاصم السيد أحمد

دوريات إهداء

BIBLIOTHECA ALEXANDRINA
مكتبة الإسكندرية



Port 2004-Alex

الندوة الدولية العشرون للموانئ

هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية 11-13 يناير 2004

THE 20TH INTERNATIONAL PORT CONFERENCE

تأكيد جودة وفاعلية أداء وأمن الموانئ

تحت رعاية محالي المهندس / حمدي الشايب

وزير النقل

بمكتبها معهد تدريب الموانئ

بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

توفر الندوة فرصة فريدة للجهات المعنية بالشؤون البحرية والملاحة والموانئ والوجيستيات والنقل الدولي لمناقشة أحدث التطورات في هذا المجال بالإضافة لما يتيح معرض المعدات والخدمات البحرية المصاحب للندوة من تجمع رجال الصناعات البحرية المختلفة لتبادل وجهات النظر ولتطوير العلاقات على المستوى الشخصي والمهني.

يستند موضوع ندوة هذا العام أهميته من التغيرات والتطورات المستمرة التي تواجه تنمية صناعة الموانئ والأمن البحري وقطاع النقل البحري والموانئ بما يؤدي بالضرورة إلى تغير دور الموانئ لمواجهة التحديات العالمية الخطيرة كاستخدام السرب لتكنولوجيا الموانئ والتغيرات المتسارعة في نظم التجارة العالمية وتزايد المنافسة العالمية بين الموانئ بالتوجهات البيئية والأمنية الحديثة والنقل متعدد الوسائط ... إلخ وغيرها من القضايا الجوهرية التي تتطلب تطوراً مستمراً في جودة أداء وأمن الموانئ .

يُتعمد المنافسة بين الموانئ الآن بشكل كبير على جودة الخدمات التي تقدمها الموانئ والتي تعتمد بدورها بشكل أساسي على تحسين الأداء وفاعليته .

يُعتبر الندوة إحدى المناسبات الفريدة لتجمع صناع القرار ومديري الموارد البشرية والتعليم والتدريب والإدارة العليا والوسطى بالموانئ وممثلي الوزارات والمسؤولين عن النقل بحري والتخطيط والتجارة الخارجية والنقل الداخلي والنقل متعدد الوسائط وكل الهيئات والأطراف ذات الصلة بالموانئ والمعنية بصناعة الموانئ والنقل البحري والبتروك للبتروك لأداء الخبرات والتوقعات بما يساعد على الاستجابة والتفاعل مع هذه المستجدات والتحديات وبما يتيح التخطيط الجيد والمحكم لمستقبل هذه الصناعة .

بكالوريوس اقتصاد التجارة

عقد الندوة بقاعة المؤتمرات بفندق هيلتون جرين بلازا بالإسكندرية خلال الفترة 11-13 يناير 2004

يتضمن موضوع الندوة (تأكيد جودة وفاعلية أداء وأمن الموانئ) مجالات مفتوحة للعديد من الأوراق البحثية مثل،

- أداء الموانئ
- جودة خدمة الموانئ
- أمن الموانئ والأمن البحري
- لوجيستيات الموانئ
- تبادل المعلومات إلكترونياً EDI وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات ICT
- الأمن والتدريب
- النقل متعدد الوسائط
- التطور التكنولوجي في مجال معدات الموانئ والنقل
- الإبحارات البيئية والموانئ الخضراء
- التجارة الإلكترونية والموانئ
- الموانئ وخدمات الشحن
- عمالة الموانئ
- الجمارك
- محطات الحاويات
- تسويق الموانئ

كما يصاحب الندوة المعرض السنوي الثاني للمعدات والخدمات البحرية

ويعتبر المعرض ميلاً متميزاً للهيئات والشركات والمصانع البحثية وكلها وممثليها للمساهمة والتسويق

رسوم الاشتراك والتسجيل والندوة

ولا للمصريين

رسوم التسجيل في الندوة ، 450 جنيه مصرياً للمشاركة في الندوة

التسجيل والإقامة ، 1150 جنيه مصرياً للمشاركة ، وتشمل التسجيل في الندوة والإقامة الكاملة لفندق هيلتون جرين بلازا لمدة ثلاث ليال .

أثناً ، لغبر المصريين

رسوم التسجيل في الندوة ؛

400 دولار أمريكي للمشاركة في الندوة ، وفي حالة اشتراك أكثر من فردين من نفس المؤسسة أو الشركة يكون رسم اشتراك الفرد 350 دولار أمريكي .

رسوم الاشتراك بالندوة

3000 جنيه مصري للجناح بمساحة 2,5 متر مربع طوال فترة الندوة شاملة التيار الكهربائي (220 فولت) ووجبة الغداء لممثل الهيئة / الشركة العارضة

المراسلات: معهد تدريب الموانئ

ت: 203 482 99 30 + فاكس: 203 486 20 99

Email: pti@aast.edu / Info@pti-egypt.org

http://www.pti-egypt.org

ترحب إدارة الندوة بمشاركاتكم في تقديم الأوراق البحثية

في موعد غايته 01 / 12 / 2003 للعرض على اللجنة الفنية

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



المدير العام / جلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة

- في ظل خطة التطوير التي قامت الشركة بتنفيذها خلال عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ تم تحقيق ما يلي :-
- ★ استكمال أعمال التعقيم أمام رصيف الحاويات لاستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس
 - ★ حجم تداول لقرية ٥٥١٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠١/٢٠٠٠ و ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠٢/٢٠٠١
 - ★ إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م^٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ١٣٥٠٠٠ م^٢
 - ★ معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة لتوشح الواحد.
 - ★ إضافة الوثش العملاق السابح سوبر بوست بنا ماس في سبتمبر ٢٠٠٢

المعدات :-

- ٢ - وثش رصيف عملاق حمولة ١١ طن
- ١ - وثش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ١٠ طن
- ١ - فولد ذراع الوثش ١١.٥ م فائقة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ٢ - وثش رصيف مشترك (Mobile Crane) ٨٠ - ١٠٠ طن
- ٦ - وثش مساحة عمل كرايسلر R.T.G
- ٣٧ - وثش مساحة ريش ستيكر R.S.
- ١٧ - جرار موانئ بالمشطورة

مناطق علي الطبيعة :-

- مساحة الحاويات ١٣٥.٠٠٠ م^٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠.٠٠٠ حاوية مكافئة
- المخزن مشترك L.C.L ٢.١٠٠٠
- بطاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات التلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شعربا
- النقل بالقطار محطة واحدة

نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونياً باستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع الميناء
- من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل MOVINS, CODECO, COARRI لأول مرة بموانئ جمهورية مصر العربية
- استخدام أجهزة كيبوتر ممول لاسكيا RDT لمساعدة على عمليات التشغيل

الميناء الجديد :-

- في ١١ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجديد على مساحة ١٠٠.٠٠٠ م^٢ بمعية العاشر من رمضان على بعد ٥ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بمصر الجديدة
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لحركة المصهورين والمستخدعي الميناء من جميع أنحاء العالم
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بتأجير عامة / سيارات
- مساحة المخزن المشتركة ٢٠٠ م^٢

نشاط تداول البضائع :-

- ★ يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصلب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالى من الخبرة
- ★ الطاقة التخزينية للبضائع الصلب ٥٥.٠٠٠ طن
- ★ تمتلك الشركة منشأين عائدين بمعدل تفرغ ٢٦٠ طن / الساعة للمنشأ الواحد
- ★ جرى إنشاء سورعة للفلل بسعة تخزينية قوامها ٢٠.٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية للموانع خلال الشركة ٨٠.٠٠٠ طن

خطة التطوير لعام ٢٠٠٢/٢٠٠١ :-

- توريد عدد ٢ وثش مساحة عملاق (TRANS TAINER) في ديسمبر ٢٠٠٢
- توريد عدد ٦ وثش مساحة (Reach Stacker)
- توريد عدد ٤ جرار موانئ بالمشطورة



Tel: 002 066 237151/ 002 066 235862
Fax: 002 066 339347/ 002 066 220419

P.O.BOX: 1239 PORT SAID, EGYPT

Web site: www.pscch.com
E-mail: info@pscch.com

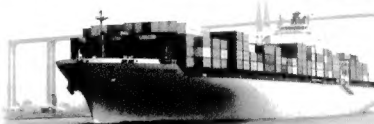


**Royal
Maritime**

**رويال
للخدمات البحرية**



الخدمات الدولية واللوجستيات
LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



عزيزي المستورع ... عزيزي المصدر
إذا كنت تفكر في أفضل المرق التي تجزها أعمالك مع العالم الخارجي
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير
... فبقول الشحن الدولي يتحدثون

رويال للخدمات البحرية ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون (التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرّب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا ... وداعاً للتأخير ... وداعاً للقلق

مكتب القاهرة : ٢٨ ش قريد - خليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٤٧٩٩٤٤ - ٤١٨٤٤٣ - ٤١٨٤٣٢ - ٢٠٢ - فاكس: ٤١٨٤٤٣٢ - ٤١٨٤٤٣٧ - ٢٠٢

مكتب الإسكندرية: عمارة ٤٧ ش ١٠ عمارات شباط مصطفى كامل - الإسكندرية
ت: ٤٥٠٠٤٠ - ٥٢٣٠٤٠ - ٥٥٤٩٠٤ - ٢٠٣ - فاكس: ٥٢٣٠٤٠ - ٥٢٣٠٤٠

مكتب ميناء السخنة/العين السخنة - السويس
ت: ٧١٠٠٨٠ - ٧١٠٠٨٠ - ٧١٠٠٨٠ - فاكس: ٧١٠٠٨٠ - ٧١٠٠٨٠

مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر
ت: ٣٥٣٩٤١ - ٣٥٣٩٤١ - ٣٥٣٩٤١ - فاكس: ٣٥٣٩٤١ - ٣٥٣٩٤١

مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤
ت: ٢٦٧١٤٦٨ - ٢٦٧١٤٦٨ - ٢٦٧١٤٦٨ - فاكس: ٢٦٧١٤٦٨ - ٢٦٧١٤٦٨



أجندة إنترناشيونال

حسبنا الله ونعم الوكيل .

* International (January 2004)

تدريب ضابط المناوبة لتجنب التصادم في البحر

دكتور ريان / احمد حنفي



الردار هو آلة يستخدمها عادة الملاحين . يعتمد الإبحار الآمن بدرجة كبيرة على نظام الكفاءة والقدرة على الاستخدام ، خاصة في مساحات كثافة المرور المرتفعة وفي ظروف المناخ السيئة . عند ظهور جهاز التوزيع الإداري الأتوماتيكي (ARPA) ، أصبحت أنظمة الـ ردار أكثر أهمية كـ أنظمة لتعزيز سلامة الملاحة . إذا قام الملاحون بأغلبية هذه المهامات التي يقدمها لمعدات المشي . فيجب أن يكون متشابه مع الأساليب العلمية وحدود النتيجة والتطبيقات الصحيحة عادة يحدث أن يعطى الملاح ثقة كبيرة في الحصول على البيانات التي قد تؤدي إلى مواقف ملاحية خطيرة ، لذلك من الضروري أن تكون مناهج التدريب الخاصة بضابط المناوبة تتألف مع كل من قدرات وحدود أنظمة (ARPA) .

مع كثير من الإضطرابات نتيجة للأوامر والأخطاء منذ اكتشاف الهدف بربط مباشرة مع إكتساب (تحديد) الهدف ، فلا يمكن أن نؤكد أن كل الأنظمة الحديثة مكتملة ، فيجب أن يتأكد الضابط المناوب بأن كل التقاط بالقرب من مسافته عند حدث ، من ناحية أخرى فإن الهدف الإحصائي للتصادم يكون مروج . ترتبط أيضا الحدود المتغيرة بتسهيلات للـ (ARPA) مع الطريقة المتبعة لأثار الهدف : ترجع هذه الحدود لأهمية وجود مقارنة بين مستوى الثقة وكشف إكتشاف متناورة الهدف الملاحظ . هذا يمكن أن يحدث سبب للتأخير الأساسي في عرض المعلومات ، خاصة عندما تظهر مقاييس حركة سفينة واحدة . يعتمد الضابط على التبعة المستتعدة ، يجب أن يضع ضابط المراقبة في هذه أله على حالة متناورة الهدف تكون المعلومات المرتبطة متاحة بعد ثواني قليلة ونقل دقة البيانات المروعة .



تسبب بواسطة الحدود أو تصور النظام . قد تظهر نتيجة الخبرة غير الكافية للملاح أو الملاحظة الخطأ . عندما يستخدم المشجة الظاهر فإن معظم الأخطاء المتكررة هي كما يلي : - التفسير الخطأ للمتجهات المروعة - الحالة مثال الإجهادات الحقيقية تأخذ على إنها إجهادات نسبية والعكس (إجهاد نقطة تقاطع الإجهادات الحقيقية كنقطة تصادم التي تحدث فقط عندما يكون صاحب أفق نقطة للإحتراب (CPA) أصغر - إجهاد بيانات تجربة الهدف كمعيار حقيقي لمورد الهدف إذا لم تكن البيانات (متاحة) - إجهاد الهدف متناور على أساس السوروس المتغير للإستبعاد المروعة في الحالة السبئية (بين الدقيقة الأولى والثلاث دقائق لتعبق الهدف) - التفسير الخاطئ لتسجيل حركة الهدف المروعة . والمثل يمكن إضافة أخطاء عند عرض صور ما إذا كان هناك مشتاق خطر ممكنة (PREDICTED AREAS OF DANGER) أو نقاط حيرة للتصادم (POTENTIAL POINTS OF COLLISION) (SION) - حدود لتسهيلات (ARPA) يكمل ضابط المناوبة مناهج (ARPA) ليكون على وعي أن هناك العديد من حدود أنظمة (ARPA) وليكون قادر على تقديرها عند إتخاذ القرارات لإكتشاف مدى الهدف من التحرك وإضطراب يكون معقد كناية في الوقت لا يمكن لضابط المناوبة أن يكون إجابي بشكل كامل على إكتشاف كل الأخطاء ، خاصة الملاحة في ظروف المناخ الصعبة

فهناك حاجة فعالة للتدريب على الـ (ARPA) التي تتماشى مع القوانين والتوصيات العالمية وكل دورة تدريبية لابد وأن تتضمن دقة وحدود إمكانيات الـ (ARPA) . (٢) **قوة إمكانيات (ARPA)** تزود أنظمة (ARPA) بمجموعة من البيانات المترابطة بالملاح وتعرضها على شاشة الـ ردار ورضي رقمي ورضي . وعلى أساس هذه البيانات ، يكون ضابط المناوبة قادر لعمل الترقب الصحيح ، فليس هناك شك أن البيانات الدقيقة للنظام مبرورة والأخطاء الممكنة التي تعرض إجهاد القرار المناسب لذلك ، هناك أهمية ضرورية يجب إتخاذها في التدريب وهي جعل مستخدم الـ (ARPA) على وعي بنقاط ضعف هذه الأنظمة والمسابات التي لا تغل في الأنظمة . مستويات الثقة لتعطي في أفراد المنظمة البحرية الدولية (IMO) التي ترتبط مع الأنظمة ، الإشارة الكبيرة التي تعتمد على جودة التسهيلات الخارجية التعاونية مع أنظمة (ARPA) . كل الأخطاء ، التي لها تأثير على عرض البيانات يمكن أن تصنف إلى ٣ مجموعات : - الأخطاء ، التي تنتج داخل أداة الـ ردار والإحتراب مع ألوان الإشارات في التردد والمخططية السامعي لا يحضر أو يظهر بدون دقة . المعرفة البسيطة عن تشغيل معدات الملاحة . عدم القدرة على تحديد التصادم بين الهدف والملاحة ، بالمسحي ، التنظيم الغير صحيح للمناوبة . التدريب الغير دقيق لضابط المناوبة للمحافظة على المناوبة الملاحية . عدم إمكانية تأكيد التحرك المتبادل للملاحة بواسطة عدد قليل من الأفراد التي تجنب الأخطاء الإنسانية . في كلتا الحالتين ، السبب الأساسي للمخاطر البحرية هو المعلومات الغير كافية أو تفهيم الغير مناسب نتيجة لذلك ،

(١) **العوامل المسببة للمخاطر السفينة** ، توضح إحصائيات حوادث السفينة أن ٨٠٪ من كل الإحصائيات ترجع للأخطاء الإنسانية الناتجة من قسم الحوادث إلى مجموعتين : تصادمات جروح أو ضغط مرتبط بشدة مع أخطاء الملاحين وترجع إلى المؤهلات والمعرفة الغير كافية ، الإهمال ، التنظيم الخاطئ للملاحة والضبط في أعمال المناوبة في البحر . أسباب التصادم بين السفن والأشياء البحرية الأخرى ، متكررة أو نادرة تكون كما يلي : - التوافق الغير كافي . - معرفة الـ ردار لم يتم أو قد تم بشكل خاطئ ، إجهاد إقتراب السفن لم يراقب . - التصادم الغير صحيح للـ ردار أو عدم القدرة على تحليل معلومات الـ ردار . - المعرفة الغير كفا للقوانين وتجنب التصادم في البحر . - الأسباب الأساسية لتجنب / شحرت السفن هي : - الشكك العالمية في علامات الملاحة المروعة . - الخطأ في تحديد الأشياء المروعة . - إستخدام نظام واحد فقط لتحديد موقع السفينة بدون التحقق من المربع بدقة بنظام آخر . - عدم فحص الموقع باستمرار . - المخططية السامعي لا يحضر أو يظهر بدون دقة . المعرفة البسيطة عن تشغيل معدات الملاحة . عدم القدرة على تحديد التصادم بين الهدف والملاحة ، بالمسحي ، التنظيم الغير صحيح للمناوبة . التدريب الغير دقيق لضابط المناوبة للمحافظة على المناوبة الملاحية . عدم إمكانية تأكيد التحرك المتبادل للملاحة بواسطة عدد قليل من الأفراد التي تجنب الأخطاء الإنسانية . في كلتا الحالتين ، السبب الأساسي للمخاطر البحرية هو المعلومات الغير كافية أو تفهيم الغير مناسب نتيجة لذلك ،



(٣) **الأخطاء في تفسير المعلومات المروعة** ، مناهج التدريب في تشغيل (ARPA) أوضحت أن العدد التعملي للأخطاء ، لا

حدود أخرى لتسهيلات (ARPA) هي أن الهدف قريب جداً للسفينة لإمكان إكتشافه في مثل هذه الحالات لا يمكن للشظام تتبع التغير السريع ويكون غير قادر على الحركة بسرعة كافية . **الخلاصة :** البعث الإحصائيات والتسهيلات للمناوبات البحرية أن معظم حوادث التصادم ترجع إلى العنصر البشري والخطأ البشري . وفي هذا الشأن يكون الخطأ نتيجة للتدريب الغير صحيح أو الفقد للملاح على الإستخدام الأمثل ليس فقط على تشخيص (ARPA) ، بل على تسجيل المعلومات ومعرفة التسهيلات والتسهيلات والأخطاء الناتجة عنها ومن ثم لتلافيها وبالتالي تجنب حدوث التصادم للسفن .

Great Saladin

الناصر صلاح الدين



By Dr. Ayman Elnahrawy

بقلم الدكتور / ايمن النحراوى

In Clermont Urban shouted Dieu veut
Fury wide spreaded Europe, Hatreds grew
Richard departed England, left throne seat
Frederick, Louis , Conrad on forces to east
Jerusalem , milk, honey, Christ land to beat
Innocent fatherland is conquered in heart
We sacrifice our souls but never retreat
Great Saladin called on holy war
Aramean Jesus is ours, Palestine is ours
Arab blazing sun sent rays of hell heat
Reflected on Saladin knights armours
Hattin sand savagely burnt De Chation troops
Crusaders corpses, vultures waited to eat
Mount templars, jihad battalions brave fight
Swords struck brutally , death called by screams
Slaughters in Sacred land , jesus gries
Acre, Jaffa, Haifa, blood flew streams
Invaders raping fatherland,
How much live we such trajedy
Iraq is raped, Baghdad in pain
The years wounds are bleeding
In Jerus alem and palestine
Arab blood over and over again
Black tragedy nightmare, but I swear.. ,
I swear all days will be Hattin..
All days will be Hattin..
All days will be Hattin..

فى كليرمونت نادى أوربان إنها إرادة الرب..
وكأنه بنشر الأحقاد والضغائن فى أوروبا..
تدفق المقاتلون كل بأطباعه من كل حذب وصوب ..
قام ريتشارد عن عرشه وأبحر من إنجلترا فى أقصى الغرب ..
فريدريك ولويس وكونراد ، إنها الحرب إنها الحرب..
أورشليم المسيح، أرض اللبن والعسل..
أرض أجدادنا البرية، تطعن فى سويداء القلب..
لكننا نضحي بالنفس والتفيس ولا نتراجع ، دون رب ..
دعا بها صلاح الدين، إنها الحرب المقدسة..
عن الأرض والعرض ، نخوضها شباب وشيب..
المسيح عربى آرامى ، منا هو ونحن منه..
وفلسطين عربية إلى الأبد والأقصى نستشهد عنه..
شمس العرب تتوهج فى سماء حطين..
تمسك على الدروع اللامعة لفرسان صلاح الدين..
نيران جحيمها تلتفح وجه الغزاة الصليبيين ..
وتكرى الرمال جنود دى شاتيون السفاكين..
ها هى النسور والعقبان قد حلفت فى السماء ..
تترقب نصيبها من مغنم جثث النورمان والهوسبيطالين..
فرسان المعبد وقد صرعتهم كتابات الجهاد ..
الصرخات تنادى الموت، وتقعق السيوف فى أيدي المجاهدين..
الأرض الظاهرة صارت ملطخة دامية ..
إن المسيح يبكى والكون فى أنين..
فى عكا ويافا وحيفا تدفقت الدماء سنين ..
أضغاث أحلام لمأساة مروعة ولدها الحقد الدفين..
ما أشبه يومنا بذلك الأمس الحزين..
الأمة تغتصب فى العراق وبغداد فى أنين..
وجراح السنين تنزف دامية فى القدس وفلسطين..
لكننى أقسم أن كل يوم سوف يكون حطين ..
كل يوم سوف يكون حطين ..
كل يوم سوف يكون حطين ..

Dr. AYMAN EL NAHRAWY
eagleayman@yahoo.com

الاتفاقيات الضريبية بين الممولين .. ومصلحة الضرائب



١/ إسماعيل عثاني - باحث في النظم الضريبية - زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب

منذ ما يقرب من ثلاث سنوات مضت ، انتهجت مصلحة الضرائب العامة نهجا جديداً مع الممولين. استمدت منه تحقيق الإستقرار في محاسبة الممولين ضريبياً وذلك بإبرام اتفاقيات ضريبية معهم في مجال الأنشطة الضريبية الأكثر إنتشاراً وزيوعاً بين جموع الممولين .

وقد تم إبرام أول اتفاق بتاريخ ٢٥/٢/٢٠٠٠ . وقد بلغت عدد الاتفاقيات المبرمة حتى الآن أربعة وعشرون إتفاقاً تنوعت بين مختلف الأنشطة الصناعية والتجارية والخدمية وحددت الإئس العامة للمحاسبة الضريبية لهذه الأنشطة ونظراً لأهمية هذه الاتفاقيات لكل من الممولين ومصلحة الضرائب ، فقد أُنجزت مصلحة الضرائب مئات الآلاف من حالات الإتفاق إستناداً للإئس التي تضمنتها هذه الاتفاقيات مما ساعد على تحقيق مبدأ العدالة الضريبية والإستقرار الإقتصادي للممولين وفي نفس الوقت زيادة الحصيلة الضريبية باعتبارها من موزة مائياً هاماً من موارد الدولة .

وسوف نعرض في هذا المقال بإيجاز هذه الإتفاقيات وأهم ما تتضمنه من إئس محاسبة ضريبية.

١) اتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لسيارات الأجرة والنقل الطفيف.

طبقاً للاتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - طرف أول.

(٢) الباقية العامة للنقل البري والجمعية العامة

التي تتألف من إئتلاف إئتلاف على مستوى جمهورية مصر العربية - طرف ثاني.

وقد إتفق الطرفان على وضع جداول تشمل

على إئس المحاسبة الضريبية لكل سيارة من

ناحية الإيراد اليومي ومقدار الضريبة السنوية

المفروضة روعي تعديدها الثاني:

من سنة سنح للسيارة - عدد الركاب بالنسبة

للسيارات الأجرة - والجملة لسيارة النقل

الطفيف

- نوع الوقود المستخدم (بنزين - سولار)

وهذا سائق مؤمن عليه من عدمه.

وبما بالإضافة إلى بنود أخرى تفصيلية تضمنتها

الاتفاق

٢) اتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لسيارات النقل الثقيل أكثر من ٥ طر والسيارات

طبقاً للاتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - طرف أول.

(٢) الإئتلاف التجاري الإئتافي المركزي /

الجمعية التعاونية العامة للنقل البري للبضائع

بالسيارات طرف ثاني.

من محاسبة سيارات النقل الثقيل أكثر من ٥

طن والمقطورات وفقاً للإئس التالية:

١- تحديد قيم المحاسبة يتم تحديدها أمام العمل

وفقاً لتعديل السيارة (سنة التصنيع) وذلك على

أكثر الثاني:

سيارة موديل حتى - سنوات ٢٧٠ -

عمل.

٢٠٠ - أكثر من ٥ سنوات وحتى ١٠ سنوات

سيارة أكثر من ١٠ سنوات - ١٩٠ -

عمل.

٣- المقطورة - ١٤٠ - يوم عمل.

٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

مصلحة الضرائب - طرف أول.

(٢) الإئتلاف العام للفرق التجارية المصرية

والجمعية العامة للمحاسبة الضريبية

التي تتألف من إئتلاف إئتلاف على مستوى جمهورية مصر العربية - طرف ثاني.

وقد إتفق الطرفان على وضع جداول تشمل

على إئس المحاسبة الضريبية لكل سيارة من

ناحية الإيراد اليومي ومقدار الضريبة السنوية

المفروضة روعي تعديدها الثاني:

من سنة سنح للسيارة - عدد الركاب بالنسبة

للسيارات الأجرة - والجملة لسيارة النقل

الطفيف

- نوع الوقود المستخدم (بنزين - سولار)

وهذا سائق مؤمن عليه من عدمه.

وبما بالإضافة إلى بنود أخرى تفصيلية تضمنتها

الاتفاق

٢) اتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لسيارات النقل الثقيل أكثر من ٥ طر والسيارات

طبقاً للاتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - طرف أول.

(٢) الإئتلاف التجاري الإئتافي المركزي /

الجمعية التعاونية العامة للنقل البري للبضائع

بالسيارات طرف ثاني.

من محاسبة سيارات النقل الثقيل أكثر من ٥

طن والمقطورات وفقاً للإئس التالية:

١- تحديد قيم المحاسبة يتم تحديدها أمام العمل

وفقاً لتعديل السيارة (سنة التصنيع) وذلك على

أكثر الثاني:

سيارة موديل حتى - سنوات ٢٧٠ -

عمل.

٢٠٠ - أكثر من ٥ سنوات وحتى ١٠ سنوات

سيارة أكثر من ١٠ سنوات - ١٩٠ -

عمل.

٣- المقطورة - ١٤٠ - يوم عمل.

٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٢٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٢١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٢٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٢٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٢٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٢٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٢٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٢٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٢٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٢٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٣٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٣١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٣٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٣٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٣٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٣٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٣٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٣٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٣٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٣٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٤٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٤١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٤٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٤٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٤٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٤٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٤٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٤٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٤٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٤٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٥٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٥١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٥٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٥٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٥٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٥٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٥٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٥٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٥٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٥٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٦٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٦١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٦٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٦٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٦٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٦٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٦٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٦٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٦٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٦٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٧٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٧١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٧٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٧٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٧٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٧٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٧٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٧٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٧٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٧٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٨٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٨١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٨٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٨٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٨٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٨٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٨٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٨٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٨٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٨٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٩٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٩١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٩٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٩٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٩٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٩٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٩٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٩٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٩٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

٩٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٠٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٠١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٠٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٠٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٠٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٠٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٠٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٠٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٠٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٠٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١١٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١١١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١١٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١١٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١١٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١١٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١١٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١١٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١١٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١١٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٢٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٢١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٢٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٢٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٢٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٢٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٢٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٢٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٢٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٢٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٣٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٣١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٣٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٣٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٣٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٣٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٣٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٣٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٣٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٣٩- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٤٠- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٤١- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٤٢- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٤٣- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٤٤- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

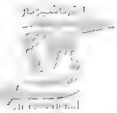
١٤٥- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٤٦- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٤٧- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١٤٨- لاأكثر من ١٤٠ يوم عمل.

١



اللواء بحرى / عاصم السيد أحمد
المحاسب / رجب حسن رجب
اللواء بحرى / إبراهيم عوض
واسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها

يهنئون

السيد اللواء بحرى

عصام الدين بدوى

على الثقة الغالية التى أولاها سيادته

معالى الدكتور / عاطف عبيد

رئيس مجلس الوزراء

بتجديد تعيين سيادته رئيساً لقطاع النقل البحرى

بالدرجة الممتازة بقرار معالى رئيس مجلس الوزراء

رقم ١٩٠٧ لسنة ٢٠٠٣

وذلك لما تحقق من إنجازات كبيرة فى قطاع النقل البحرى

طوال فترة رئاسته ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح

وللمينات التابعة الإزدهار



اتحاد الموانئ البحرية العربية

ARAB SEA PORTS FEDERATION



الاجتماع الدورى الثامن والعشرين

لمجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية وجمعيةته العمومية

هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية (١٣ - ١٥) يناير / كانون ثان ٢٠٠٤



الدواء / هشام بدوى
رئيس قطاع النقل البحرى
جمهورية مصر العربية
وأمين عام اتحاد الموانئ البحرية العربية



الاستاذ / نعيم بن إبراهيم النعيم
مدير عام ميناء الملك عبد العزيز بالدمام
المملكة العربية السعودية
ورئيس اتحاد الموانئ البحرية العربية

اتحاد الموانئ البحرية العربية

قرر مجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية،

باجتماعه بتاريخ (٦-١٠) يوليو/ تموز ٢٠٠٣ بالقاهرة .

الموافقة على الدعوة الكريمة الموجهة من جمهورية مصر العربية لإستضافة الإجتماع

الدورى الثامن والعشرين لمجلس إدارة الاتحاد وجمعيةته العمومية .

الفترة (١٣-١٥) يناير / كانون ثان ٢٠٠٤ بالإسكندرية .

ويتناقش أعضاء مجلس إدارة الاتحاد عدة موضوعات على رأسها إستراتيجية تنمية

مهارات الموارد البشرية بالموانئ البحرية العربية، والموازنة التشغيلية للاتحاد لعام

٢٠٠٤ . وقرارات وتوصيات إجتماعات الدورة (١٦) لمجلس وزراء النقل العرب

فيما يخص اتحاد الموانئ البحرية العربية .

مكان وتاريخ انعقاد الاجتماع

تعقد الإجتماعات بقاعة المؤتمرات بفندق هيلتون جرين بلازا بالإسكندرية

خلال الفترة من (١٣-١٥) يناير / كانون ثان ٢٠٠٤

وتتضمن فاعليات الاجتماع ندوة بعنوان :

دور معاهد تدريب الموانئ

فى تنمية مهارات الموارد البشرية فى الوطن العربى

المراسلات والإستعلام:

ص.ب - حائق الشلالات ٢١٥١٤ الإسكندرية - ج.م.ع - تليفون (٢٠٣) ٤٨١٨٧٩١ - فاكس (٢٠٣) ٤٨١٨٧٩١

P.O Box - Hadeek El- Shallalat 21514 - Alexandria - Tel (203)4818791 - Fax (203)4818791

MITCHELL JR. SERVICES

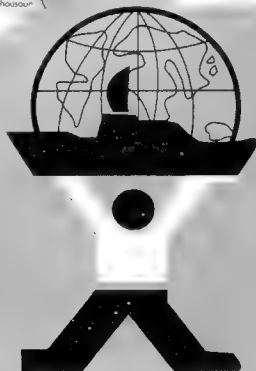
* Support Commercial Vessels
calling on Egyptian ports

* Disptach Cargo (Loading / Discharging)

* Ready to replenish bunker - luboil

*The main function is saving time for
shipowners, as well as protecting their
interests and providing
financial assistance*

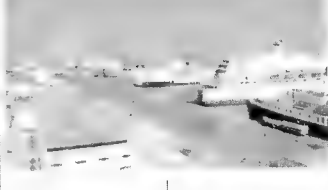
MITCHELL JR. Co Offices



Mitchell JR. Co. Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN
Email: mitjrson@idsc.net.eg
mitjrson@bec-online.com

U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001-410-5869548 & Fax: 001-410-5869549

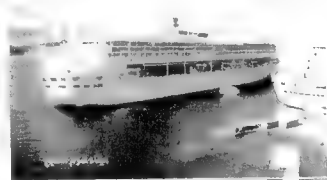


إنه أبها السادة .. الدوا .. بحري / صلاح الزبيلي .. رجل نضج بحرايا والحديث معه لا لمحجر أن بطل من أبطال القوات البحرية خلال معاركه أكثر من المحفورة وقبلها بعدنا فقط .. ولا لمحجر أنه يملك أدلة حسن مصرته في صورة أرمسة وناشيط تذكّر ليل مصرته، ولكنه رجل جمع العلم والأدب والواجب والقيادة .. وكلها كل لا يتجزأ .. فلا علم بغير أدب .. ولا أدب بغير تواضع .. إضافة إلى ذلك أنه رجل إصمير في هذا الصرح العملاق حتى اكتسب الخبرة ووضع يده على كافة نقاط الضعف والقوة .. فكان اختيار القيادة السياسية لسيادته موقفاً في موقعة لأدارة الدقة .. ومن منطلق وصدنا لروية المين يتبين الواقع ما يجري داخل موانئ البحر الأحمر في البصرة الأخيرة من الإشغالات الشدودات ورفع كافة تلك الموانئ .. ومدى الخطط التي من المستطير أن تنفذ في الفترة المقبلة والتي تشير إلى دخول موانئ البحر الأحمر في مرحلة جديدة من الإزدهار ، وتهاجم المستثمرين على تلك الموانئ هو أكبر دليل على مدى نجاح الإستراتيجية التي تتبناها الإدارة وتدعمها القيادة السياسية وعلى رأسها الرامعي الأولى لمشروعات تطوير المنقل البحري والوصول بخلق الموانئ إلى العالمية المتين / حدى الشاب وزير النقل المصري الذي لم يدخر جهداً في الاستفادة من خلال جولاته المستمرة داخل الموانئ للوقوف على مدى تطورها وإيادها والإحاطة لكي تستمر مسيرة التقدم والإزدهار لتلك الموانئ ..

.. اللقاء .. وروان سفينة موانئ البحر الأحمر الراف / صلاح الزبيلي الذي سعد بقلاننا وإتذر بعرض سفيرته التطوير والإزدهار داخل موانئ البحر الأحمر .. بمثابة نهضة الراف / صلاح الزبيلي على ترليه مهام ومشيولية هذا الصرح المصالح ويكون واحداً من الكركية الذين أسهموا بجهودهم وخبرتهم في إدارة هذا الصرح العظيم منذ نشأته وحتى الآن حتى صار عملاقاً بكل المقاييس .. ويكمل تواضعه بذينة ما ما شهدته موانئ البحر الأحمر منذ نشأته ومن خلال الخطط

والقوة ويقوم بالتنسيق مع كافة الأجهزة المعاونة لتذليل المعليات وتوفير وسائل الراحة والأمان سواء للركاب أو العملاء .. أصحاب السفن والتكربلات الملاحية .. كذلك تم تشييد برامج مشفورة حركة السفن والبصائع المرتبطة بتلك المعلومات بقطاع النقل البحري .. كما تم قطع شرط كبير في إنشاء شبكة E.D.I بين الهيئة والأجهزة العاملة الأخرى بالميناء ..

« الصفحة التالية : « السلامة البحرية »
وهنا يؤكد رئيس الهيئة على المعنى قديماً على زيادة كافة أمن الموانئ بترويعها بالمعدات والأجهزة اللازمة لتأمين الملاحة البحرية التابعة للهيئة ولتأمين النافذ الأنظار التي ترق لها من الخارج .. أما عن سبل تحقيق السلامة والحد من الحوادث البحرية فهنا يرجع إلى وجود محطات مراقبة للسفن عبر المصراوات الملاحية في البحر الأحمر ورطها بالأقمار الصناعية وهي تعمل على آليات التطوير داخل موانئ الهيئة تشهد موانئ الهيئة في الفترة الحالية تطوير وتحديث في إطار المشروعات المستقبلية لتطوير الموانئ المصرية حتى عام ٢٠٠٧ فإن التطوير يخصص تطوير



الأرصدة ، وتحديث الأجهزة وربط الموانئ بالقرن السريعة بواسطة محاور مستقلة مما يساعد على زيادة الطاقة التجارية والساحية ..

– وتشغيل محطات الخطة الخمسية الحالية ٢٠٠٧/٢٠٠٢ .. وتشغيل فيما يخص إدارة النقل في زيادة مرارة الهيئة من الإبرارات وتطوير الأرصفة .. وتشجيع القطاع الخاص والإستثمار للميل داخل الموانئ LAND LORD .. وتحديث أجهزة ومعدات الهيئة وإدخال نظام الإدارة الإلكترونية لتسيار التطوير العالمي ..

– ففي ميناء السويس : يجري الآن دراسة شاملة لإعادة تنسيق البنية وقصه ليصبح ميناءً متخصصاً للركاب والسياحة حيث يتم مخصصه القفص .. على الشراشات وتصبح جميع الأجهزة المعاونة داخل الميناء في مجموع واحد مع إدارة ورفع كافة الميناء ، وإعادة صيانة جميع

رواء النجاح والإستمرار ومنذ أن توليت مهامى ومستوليتني داخل هذه الصرح ، فالتنسيق مستمراً مع سيادته لإحداث طرفة وتطوير شامل في كافة القطاعات داخل موانئ الهيئة بإستخدام أحدث الأساليب المصرية والتكنولوجيا البحرية المتقدمة ..

– وهنا يتطرق الراف / صلاح إلى عرض C.I.D من موانئ الهيئة كيف أصبحت .. وما مدى التطوير الذي طرأ عليها مما يؤولها إلى موانئ متقدمة .. **وتبدأ بالمحطة الأولى : « في محال الموانئ »**
فقد تم إنشاء مركز عمليات على أحدث مستوى يمتدح ديوان عام الهيئة للسيطرة والتعامل على جميع الأنشطة داخل موانئ الهيئة ومجهز بالخرائط والأجهزة الفنية الموضوعة عليها جميع الأرصفة والمرايات لمعالجة حركة السفن بالموانئ .. كما يرمصد كافة الأمرات وحالات الطوارئ

الوحدات الفنية والإدارة داخل

– وسيتأ الأمانة
مشهد مرحلة جديدة حيث تم تشكيل لجنة تضم لجنة من أمانة كلية الهندسة بجامعة القاهرة لإعداد «ماستر بلان» لميناء، وحصر الأراضي الخالية لإعداده وعرضها على طليات المستثمرين التي قامت في الفترة الأخيرة لتأمين الميناء وموقعه .. كما تم صيانة كافة الوحدات الفنية داخله ورفع كفاءته ..

– وميناء سفاجا : يشهد صفحة جديدة من الإشراق في الفترة المقبلة حيث يعد بأن يصبح ميناء المستقبل والمتنفس الصاعد للجنوب الصعيد حيث يتم الآن دراسة مستفيضة بإنشاء ساحة الحاويات تساعد على إنشاء بعض المناطق الصناعية داخل الميناء ، مع زيادة الكفاءة لاستقبال السفن التي تأتي للساحات داخل هذه الميناء .. الرافد .. وفي مينائي شرم الشيخ والغردقة اللذان يصمران برامجه سياحية مشرفة للموانئ المصرية رفع كفاءتهما والتوسع في إنشاء الميناءات الخاصة التي تساعد على دعم الحركة السياحية في مصر من فتح خطوط ملاحية جديدة مع الدول المجاورة لتفتيح حركة السياحة ..

– أما ميناء نويبع فجارى دراسة إنشاء رصيف جديد بجانب الرصيف الحالي ليسع أكثر من عيارتين نظراً للإقبال الكبير على الميناء ، وبخاصة في مواسم الحج والعمرة مع إقامة عدد من الصالات والمطاعم لخدمة الركاب والسياح من شرم شمس نويبع ..

العامة .. فالتطوير مستمر ولقاً لمخطط شامل ومتكامل يقوم على مراعاة طرف الأسوان الإقليمية .. وأن إمكانات الهيئة الإستطاعت بخصل الله سبحانه وتعالى طريف المناخ ولقاً لضوابط ومعايير كاملة ولم يأت ذلك إلا من خلال رؤية شاملة ومنطقت إستراتيجية متكامل ..

وتتلى كلمة اللواء / صلاح الزبيلي في نهاية عرضه السريع عن مسيرة التطوير والإنجاز داخل موانئ البحر الأحمر يؤكد فيها أن مصر تحت قيادة الرئيس / حسني مبارك قادرة على فتح آفاق التنمية والإستثمار وإن البحر الأحمر ليس للفصل الأول والخاتمة في تشجيع ودعم ومساندة القطاع البحري وصحة موانئ البحر الأحمر وإن هذا لا يمر يتم وفقاً لويعة مخطط وزير النقل المعتمد / حدى الشاب الذي يتكلم كل نجاح وكل خطوة إيجابية ونامعا ومساندة كل بنيان لنظير لخطه على هذه الكفاءة .. في نهاية الحديث الموجز السريع عن اللواء / صلاح الزبيلي رئيس موانئ البحر الأحمر لا يصفنا إلا أن تقدم بالخير والإعتزاز على ما وصل إليه هذا الصرح من التميز في لائلا والختمه ومعرفة مشرفة للموانئ المصرية في المنطقة .. تتبنى لسيادته والتعاملين مؤزدا في التطوير والإزدهار في الفترات المقبلة ..

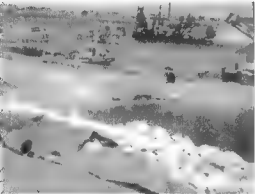
المياه عصب الحياة .. في خطر

بقلم / عبد السلام السيد أحمد



إن هناك أزمة خطيرة في المياه يواجهها العالم، ويتوقع الخبراء زيادة هذه الأزمة ما لم يتم دراستها وسرعة إيجاد الحلول لها قبل فوات الأوان .. فاستخدام المياه لأزال في ازدياد مستمر نتيجة إرتفاع مستوى المعيشة بجانب النمو السكاني المطرد، مما أدى إلى حدوث هذه الأزمة المائية . ووصول التلوث الحالي إلى ١٢ ألف كيلو متر مكعب على مستوى العالم مما أدى إلى إستخدام ٥٠% من سكان البلدان النامية مصادر مياه ملوثة ..

إنفا مسألة خطيرة تُلزق جميع دول العالم. ولذا فقد كانت الدعوة منذ عشر سنوات لتكوين شراكة عالمية تهتم بقضية المياه النهرية وندرتها وعدالة توزيعها، خاصة بعد أن أصبحت الزراعة التي تشمل المحاصيل والماشية والإستزراع المائي والغابات تحتاج إلى ٧٠% من إجمالي كميات المياه تزداد بنسبة ١٤% في الأعوام الثلاثين القادمة نتيجة لإتساع الأراضي المروية. كما أنه من المتوقع إرتفاع مستوى الإستخدام العالمي السنوي للمياه في الصناعة إلى أكثر من ١١٠٠ كيلو متر مكعب بحلول عام ٢٠٢٥ بعدما كان أقل من ٧٥٠ كيلو متر مكعب عام ١٩٩٥. وبدأ تصبح نسبة إستخدام المياه في الصناعة ٢٥% من إجمالي الإستخدامات المائية . وبالرغم من أن المياه تعتبر مورد طبيعي مجاني للشعوب إلا أنه بسبب خطورة الموقف يرى الخبراء أن تدعيم مبدأ تسعير المياه خاصة بعد تآكل كم من أن تحقيق الأمن المائي العالمي بالنسبة لماء الشرب والصرف الصحي سيتجاوز مبلغ ١٨٠ مليار دولار - عام ٢٠٢٥ . ولما كانت الحكومات تستعجز عن توفير هذا المبلغ فقد تم تشجيع القطاع الخاص للإستثمار في مشروعات البنية الأساسية للمياه لتقديم خدمة أفضل لمستخدمي المياه . وسوف يكون تسعير المياه هو الحائل للأساس لهذا الإستثمار وقد حصلت بعض الشركات العالمية المتخصصة على عقود من بعض الدول العربية تعطيها حق إستغلال المورد المائي أو الإنشاء وإدارته. وجررت مفاوضات بين الدول حول الإتجار في الماء أدت إلى تعاقب مقاطع كولومبيا البريطانية مع شركة أمريكية لتصدير الماء الكندي إلى كاليفورنيا، وإقيام هولندا بشراء مياه غرب منخفضة التكاليف من النرويج . وإتفاق شركة كندية لتصدير المياه المتجمدة من الأسكا إلى إحدى المناطق الحرة في الصين لتبقيتها في زجاجات مياه الشرب



العمل جار في تحويل مجرى النيل

أول شراكة مائية مصرية

إحتل في الناحية أخيراً بتمام أول شراكة مائية مصرية برئاسة الدكتور أحمد جوهلي أمين هام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية، وقد شارك في الإحتفال عشد كبير من المهتمين والخبراء . في قضايا المياه ، وقد أختير الدكتور جوهلي رئيساً لهذه الشراكة تقديراً لخدماته وبصفته رئيساً لأهم مجلس إقتصادي عربي يفتح جامعة الدول العربية وتعبر هذه الشراكة جزء من الشراكة العالمية للمياه، وأول هيئة مدنية تتألف عن نظافة المياه ، وتهدف إلى تطبيق نظم الإدارة المتكاملة للمياه ، وقد تم في هذا الإحتفال مناقشة أربع موضوعات رئيسية وهي :

- الأمان الغذائي في ظل محدودية الموارد المائية.
- مواكبة التزايد المستمر في الطلب

من كمية المياه السنوية المتوفرة
و٥% من مياه
الأمطار والثلوج
الثابتة الجارية
فوق سطح
الأرض.

المنفعة ولا تتركز على الماء

لقد ظهرت
تأثيرات العولمة
على
قطاع المياه خاصة

بمما أصبحت شبكة
الإنتزاع وسيلة سهلة ورضخة التكاليف
لمتابعة أحدث الأبحاث الصلعية،
والوصول إلى قواعد البيانات العالمية
ومتابعة تطور تكنولوجيات
المياه في العالم، وتكوين
المنظمات التي تضم العلماء
والخبراء المتخصصين بشئون
الماء في العالم بهدف نشر
الوعي بمشكلات المياه على
المستوى العالمي ، ومشكلات
البيئة المائية، وتأثير التغيرات
المناخية المتوقعة على توزيع
الأمطار في العالم، وما صاحب
ذلك من تغيير في كميات
وتوزيعات المياه المتاحة للدول
المختلفة ، ومساعدة الدول في
تنفيذ المشروعات للتغلب على
مشكلات البيئة والحفاظ على
المياه الدولية من التلوث.

لجان المجلس بتقسيم العالم إلى ٢٥
منطقة قارية وإقليمية ، وقام عدد من
الخبراء المستقلين عن المياه والبيئة
والزراعة والسكان بجميع البيانات
والمعلومات في هذه المناطق ، وتحديد
شكل وملامح التحديات التي تواجه
العالم بالنسبة لقضية المياه التي
صدرت في إعلان كيوتو للمياه في
اليابان عام ٢٠٠٣ . ثم صدر تقرير
الأمم المتحدة تحت شعار الماء من
أجل الحياة ليثبت أنه بالرغم من أن
الماء يغطي معظم مساحة الكرة الأرضية
إلا أن المياه العذبة لا تغطي سوى
مساحة ٠,٣% من هذه المساحة ،
وأن ثلث هذه الكمية توجد في الأنهار
الجديدة والغطاء الجليدي العالم ،
ويستخدم الإنسان ٨% من إجمالي كمية
المياه العذبة المتجددة سنوياً و٦٦%

بداية الشراكة العالمية للمياه

لقد سبق أن دعا المجلس العالمي للمياه
منذ عشر سنوات - في إجتماعه الذي
عقد باستكهولم عاصمة السويد -
حكام العالم لتكوين جهة من ملوك
ورؤساء الحكومات لحل النزاعات
المائية بين الدول المشتركة في مصادر
المياه العذبة عن طريق تكوين شراكة
عالمية تعكس الإهتمام الدولي بقضية
المياه النهرية وندرتها، والحد من
الصراعات والنزاعات بين الدول
المشاركة في مجرى مائي واحد،
والجور إلى الحوار من أجل الإقتصاد
العادل للمياه ، وبدأت الشراكة العالمية
بشراكة البحر المتوسط وأوروبا ، ثم
كانت الشراكة الأفريقية للمياه التي
ضمت مصر وفرنسا وألمانيا والبرتغال
وأسبانيا وهولندا، وقد قامت إحدى



قيام أول شراكة مصرية

تاريخ إنشائها إلى عام ١٩٣٠، وذلك لإمكان رعي أراضي زراعية جديدة تصل مساحتها إلى مايقرب من ٧٥٠ ألف فدان، علاوة على توليد طاقة كهربائية تصل إلى حوالي ٤٦٠ ميجاوات/ ساعة سنوياً. هذا بجانب إنشاء ٥٠ ميسين ملاجئ جديدين طول كل منها ١٧ متراً لحل مشكلة الملاحة النهرية. ومن المتوقع أن يحقق هذا المشروع الذي يتقضى عام ٢٠٠٨ دخلاً سنوياً يزيد على ٥٠ مليون دولار نتيجة التوسع الزراعي والصائد من الطاقة المولدة، هذا بجانب رفع كفاءة النقل النهري والمصري والسياحة وتوليد ما يقرب من ثلاثة آلاف فرصة عمل جديدة.

توحيد الجهود بين مصر والسودان

عقد بقاهرة الاجتماع الثاني للجنة تنفيذ اللجنة الثامنة المشتركة لنهر النيل بين مصر والسودان، حيث حضر الدكتور محمود أبو زيد مدير الموارد المائية وأمين من الألاع التي تعارض مصر والسودان من المياه العذبة، ودعا إلى توحيد الجهود بين البلدين لتنفيذ المشروعات المشتركة، وأكد على أن اتفاقية مياه النيل الحالية بين البلدين لازالت قائمة ، ولاساس بها ولا بالحقوق المكتسبة لكل من مصر والسودان من أي أطراف أخرى.

المتحيتين من القرن

الضاني ..

إنها العجوة التي تقرم بتنفيذها وزارة الموارد المائية والري المصرية، والتي سيقال لها احتفالاً عالمياً في منتصف فبراير القادم بمناسبة الإنشاء من المرحلة الثانية من المشروع وإطلاق مجرى النيل الرئيسي بالكامل، ويشارك في هذا الاحتفال بعض الدول الأوروبية وجهات دولية ماهرة. لقد تم تقسيم العمل في هذا المشروع إلى مرحلتين أولها تشييد إنشاء سد مؤقت لإسكان إنشاء قناة التحويل الثانية التي تعتبر تحويلاً كاملاً لمجرى نهر النيل، ويبلغ طول قناة التحويل ١٠,٢ كيلو متر وعرض قاعها ١٢٥ متراً وسعتها المائية يتراوح من صفر إلى ١٠٠٠ متر، وتشمل الخطة المستقبلية للوزارة إعلان وجد جديد على الأسمال الصناعية القائمة على طول مجرى النيل بفرعيه، ومن أهمها بدأ العمل اعتباراً من منتصف فبراير القادم في إنشاء قطرة جديدة تمتد حتى حمادي بدلاً من القطرة القديمة التي يرجع



اجتماع هيئة مياه النيل المصرية السودانية

لإمكان اتخاذ الاحتياطات الواجبة مستقبلاً بعد التعرف على وجهات نظر هذه الأجهزة لتتمتع منها جهة الإدارة التي ترسم السياسات المائية.

تحويل مجرى النيل

إن مصر التي جبالها الله بنهر النيل العظيم لا تتوانى في الحفاظ على هذا الشريان الحيوي الذي يغذي أراضيها الزراعية، ويوفر طمأنينة مياه الشرب النظيفة للشعب المصري، ومن أهم المشروعات الجارية عملية تحويل مجرى النيل التي تتم للمرة الثانية في تاريخه الحديث حيث سبق تحويل المصري الرئيسي للنهر في بداية

على المياه.

• الحقوق المائية وعدالة التوزيع.

• حماية الموارد المائية من التلوث، والعمل على تحقيق أهداف الألفية الجديدة من المياه التي تنص على:

- تقليل عدد المرحومين من خدمات مياه الشرب النظيفة والصرف الصحي إلى النصف بحلول عام ٢٠١٥.

- وضع الخطط القوية لإدارة المياه بحلول عام ٢٠٢٥. وأشار الجوهري في الاحتفال إلى أنه يمكن للمنظمة العربية التي تتشأن من ندرة المياه - الاستفادة من التغطية المصرية خاصة بعدما وصل نصيب المواطن العربي من المياه العذبة إلى أقل من ٦٠٠ متر مكعب في السنة.

وقد أكد الدكتور محمود أبو زيد الموارد المائية وأمين على أن الشركات المصرية لها إسهامات مكثفة مع دول العالم، وأنه لا يمر من السبر في الإجماع الذي تسير فيه هذا الدول، ولابد من دعم الشركة كمؤسسة مدنية تجلب مشغلي جميع الأجهزة المعنية بالمياه

هوانت التلوث البحري بالنفط

ونظام جديد لتشغيل ناقلات البترول

- شاركت مصر ضمن ١٣٦ وفد يمثلون ١٠٧ دولة و ٢٩ منظمة دولية وإقليمية في أعمال اجتماعات الدورة / ٥٠ / للجنة حماية البيئة البحرية MEPC التابعة للمنظمة البحرية الدولية IMO الفترة من ١ إلى ١٤/١٢/٢٠٠٢ وذلك للنظر في تعديل أحكام الملحق الأول لإتفاقية ماربول بناء على مقترح بعض الدول أعضاء المنظمة بغرض تشديد الإجراءات الوقائية لمنع التلوث البحري بالنفط الناجم عن هوانت ناقلات البترول.



إعداد

لواء / عصام جمال الدين راضي
مستشار شؤون الموانئ والمنازل
وزارة النقل - قطاع النقل البحري

والفريق على ناقلات النفط
صدر قرار من اللجنة بشأن تعديل الإشتراطات الخاصة بتخزين السفن وما يتفرع عن التعديلات الجديدة التي تم إقرارها
صدر قرار من اللجنة بعدم تعديل الأعضاء لتعديل تنفيذ التعديلات الجديدة على الملحق الأول لإتفاقية ماربول
وفي إطار الحرص على تنفيذ الإشتراطات الدولية وتحقيق السلامة والمحافظة على البيئة البحرية تقدم وزارة النقل (قطاع النقل البحري) حالياً باتخاذ الإجراءات اللازمة لتتوافق مع هذه التعديلات الجديدة

وتشديد إجراءات المعايير والتمتعيش للناقلات من سلامة ناقلات البترول ذات الوزن المزدوج
- أسفرت اجتماعات الدورة / ٥٠ / للجنة حماية البيئة البحرية MEPC من ١٤ / ١٢ / ٢٠٠٢ عن إقرار التعديلات على إتفاقية ماربول - الملحق الأول للاتفاقية G / ١٣ / ١٢ / ١٣ - تعديل نموذج الترخيص الدولي لمنع التلوث بالزيت IOPP & شروط تقييم حالة ناقلات البترول (CAS) للاتفاقية H / ١٣ / ١٢ - إضافة جديدة مضادة للملحقات الأول لإتفاقية ماربول وتتعلق بتناقلات البترول التي تحمل زيوت ثقيلة - شهادة IOPP و تقييم حالة الناقلات CAS
تم تعديلها بما يتوافق مع التعديلات الجديدة للاتفاقية H / ١٣ / ١٢ & H / ١٣ / ١٢ G / H / ١٣ / ١٢
وإيجاد توافق لنظم المعايير

لأوسفر ٢٠٠٢ بالقرب من السواحل الآسيوية وكانت تعمل إلى طن من زيت الوقود الثقيل وتسببت في حدوث كارثة بيئية أسوأ من التي تسببت فيها الناقلات (إيركا) عام ١٩٩٩ وأدركت دول المجموعة الأوروبية نصيحة وقرع حادث الناقلات (برستيج) أن الخطط والقواعد الدولية والتعديلات التي تم إقرارها وتنفيذها من ديسمبر ٢٠٠٢ غير كافية. فتمت ١٥ دولة أوروبية بتقديرات لإجراء تعديلات جوهرية على قواعد الملحق الأول لإتفاقية ماربول والخاس يمنع التلوث البحري بالنفط وأيدت معظم هذه المقترحات والتي تركز على زيادة تأمين نقل البترول بحراً وذلك بتعديل حظر إستخدام ناقلات البترول ذات البندين المفر

(مبادرات مقترح التعديلات)
كثيرة حوانت إشتراطات ناقلات البترول ذات البندين المفر البندين المفر
إشتراطات ناقلات البترول ذات البندين المفر (إيركا) في ديسمبر ١٩٩٩ على الساحل الغربي وحادث أسوأ إقتصادية وبيئية كبيرة نتيجة هذا الحادث - وعقب ذلك تم البحري بالبندين المفر تتخشي مع الدروس المستفادة من هذا الحادث بمطال نقل البترول بأنواعه الخام والنفطية على ناقلات البترول ذات البندين المفر تدريجياً من عام ٢٠١٥ وحتى عام ٢٠١٥ وذلك بتعديل للاتفاقية G / ١٣ / ١٢ / ١٣ لإتفاقية ماربول وهذه الاتفاقية خاصة بمعايير تحقيق السلامة في ناقلات البترول لمنع التلوث من البترول في حالة الحوادث ولقد تم تطبيق التعديل دولياً اعتباراً من ١ ديسمبر ٢٠٠٢
في أعقاب تطبيق هذه القواعد الجديدة في ١ ديسمبر ٢٠٠٢ وقع حادث جديد لناقلات البترول مفرقة البندين (برستيج) في

سفن نقل الحاويات الحديثة وتحقيق السلامة للبضائع

BIMCO BULLETIN FEB 2002 عن مجلة



الجزء الاول



عميد بحري متقاعد

عبد العزيز أبو قنديل
عضو منظمة سمكو

للمرعة مثلاً، فإنه يمكن إضافة ماكينة ديزل
للمرئاة متصلة بمحور الرفاص أو بالرفاص
بمباشرة. وهذه الوسيلة يمكن زيادة كفاءة
الرفاص بنسبة ٦٠٪.

تظهر طلب بناء الدفعة الأولى من هذه السفن عملاقة التي تستطيع حمل ٩٠٠٠ حاوية سكبافة وأكثر في الشرق. وتصميم هذه سفن يحتاج إلى استخدام ألواح حديد مسك ٧٠ مم في بناء السطح وعوارض التقوية في الداخل مثل ما هو معمول به في بناء السفن عملاقة هذه الأيام.

يستم وضع ماكيتين في أي سفينة عملاقة في المستقبل وستكون هذه الماكيت من الماكينات الكبيرة المتوفرة حالياً مما يمكن سفينة تحمل ١٥ ألف حاوية السير بسرعة ٢ عقدة ويكون لهذه الماكينات قوة دفع بها ١٩٠ ألف حصان.

السرعة العالمية في سباق نقل الحاويات

تظهر من سفن ناقلات الحاويات الكبيرة
في الميناء بسرعة ٢٥، ٢٧ عقدة.
فإنها مكنت سفن سمرات أي وأخرى تسير
سرعات أبطأ. فالسفن من الجيل الثالث
التي بنيت في السبعينيات كانت تسير بسرعات
٣٦ عقدة، وعندما إرتفعت أسعار
الوقود بعد أزمة البترول في السبعينيات،
انخفضت سرعات السفن إلى حوالي ١٦
عقدة توفيراً لاستهلاك الوقود. وعندما
تدأ أسعار الوقود إلى الانخفاض أصبحت
السفن غير مجدية بالمقارنة بالسفن

سرع التنافس لها.

منهك دلائل على أن السرعة مسترتفع إلى
٢. علة. وبالتالي فإن إستهلاك الوقود
يزداد. فمن المعلوم أن زيادة السرعة
سبة ١٠٪ ينتج عنه زيادة إستهلاك الوقود
سبة ٣٠٪. والصؤال هو:

لماذا سرعة النقل ومواجهة زيادة تكاليف
نقل؟

كما تحمله أكبر سفينة حالية وينسحب
السرب بسرعة ٢٨ عقدة بواسطة ماكينة
التي تعمل بقوة ١٠٠ حصان المتولع أن
يتحكم بمصنوع الماكينات في العالم
بـ ١٦ مكثات ١٦ سنتر تعطي قوة في
القدرة المطلوبة، وقد فكر الجدل في
المصانع في الإحصاءات المتعلقة
التصديق متطلبات القدرة لسن ناقلات
الحاويات المملقة في السفن التي
تستطيع حمل أكثر من ٨٠٠ حاوية
أو ما بين ١٠٠ وحدة أو ما بين ١٠٠
والأخر في الإحصاءات نقل الوقود والغاز
الخطوط الماكينة أو الماكينات،
والإحصاء الأكثر إحصاء هو زيادة القدرة
في كل سنتر زيادة على السطرات إلى
١٤ مكي ١٦ سنتر للحصول على قوة
الطاقة.

لكن هناك حدود عملية لأكبر الماكينات، فأكبر ماكينة ١٢ سلتون قد يسبب طولها مشاكل في تثبيتها في بدن السفينة. وكذا هناك احتمال تأثير تشغيلها على جسم السفينة، فقد يتسبب في إرتجاجات كبيرة وهذا قد يؤثر على كفاءة عمل الماكينة نفسها.

بالإضافة إلى ذلك، قد تنشأ مشاكل عند دخول السفينة العملاقة في مناطق ضحلة كصبات الأنهار والاضطرار إلى تقليل سرعة السفينة إلى أقل من الحدود القصوى لعمل هذه الماكينات. ففي بعض الحالات لا يمكن تقليل سرعة الماكينات للتعويض عن السرعات البطيئة الإلزامية المطلوبة في الموانئ الساحلية.

كما أن هناك مشاكل إضافية من جراء المخلفات والعوادم الناتجة من تشغيل الماكينة الكبيرة ونظام طرد هذه العوادم وخاصة في حالة تشغيل الماكينات لفترة طويلة.

وأحد الحلول لهذه المشاكل هو استخدام هياكلتين، ولو أن ذلك أكثر تكلفة يحتاج إلى مصاريف أكثر في الصيانة والخدمة خلال التشغيل. والعمل الآخر لتحسين الأداء في الحياة القريبة من السواحل، ولزيادة القدرة عندما يزداد

السبعينيات والتي لها نفس الأبعاد من حيث الطول والعرض ، وفي نفس الوقت أمكن إختصار حوالي ٤٠٪ من أعداد أفراد الطوائف العاملين على هذه السفن. وكان لتأثير الإقتصاد في الأحجام على سفن نقل الحاويات زيادة كبيرة في أحجام السفن من جميع الأنواع سواء سفن نقل الحاويات بين القارات أو سفن الرواد /

لهذه المحاولات لزيادة قدرة حمل الحاويات على السفن المتوسطة حجم PANAMAX إلى 5000 حاوية وذلك بزيادة عدد الحاويات المشحونة عرضاً تحت السطح الرئيسي للسفينة إلى ١٢ حاوية ، وتري هيئات تصنيف السفن أن هذا الحل يتطلب حسابات وإعتبارات دقيقة وأنه قد يعتمد تنفيذه هذا الحل

عملها إذا لم تكن لهذه السفن الصلابة المطلوبة في تصميم أبنائها.
كما أن هناك آراء أخرى يتم دراستها لزيادة فترة السفن على حمل حوايت أكثر وذلك بإيجاد فراغات إضافية لحمل الحوايت بتقليل ارتفاع القاع المزدوج للسفن DOUBLE BOTTOM وتعديل شكل الفواصل العرضية داخل العنابر TRANSVERSE BULKHEADS

Post معلومات الحاصلات الكمبيوترية
PANAMAX

بدأ تطوير ناقلات الحاويات الكبيرة في منتصف الثمانينيات ، واليوم أصبح لأكثر من ٧٠٠٠ حاوية مكافئة TEU وغترب العدد ٨٠٠٠ حاوية. وأصبح يوجد أكثر من ٢٠ سفينة من هذه السفن الكبيرة في العالم بين عامي ١٩٧٥ و١٩٨٠ ما هو جاري تناؤه. وأظهرت النتائج أنه يمكن تغاضي مشاكل بناء سفينة بهذا الحجم أو

بناءً على رغبة المشتغلين بسفن نقل
الحاويات في العالم، فإن تصميم سفينة
ها مأكنة واحدة وتحمل ٩٢٠٠ حاوية قد
م أعداده، وجرى تصميم حاملة حاويات
معلقة تستطيع حمل ١٧٠٠ حاوية أكثر

الحيات: إن نجاح قصة مدن ناقلات الحاويات ليس لها مثيل في تاريخ النقل البحري، فمنذ بنائها في أوائل السبعينات تطورت هذه السفن لتصبح أكبر حجماً وأكثر كفاءة. ففكرة نقل بضائع في حاويات مغلقة لاقت قبولاً مما أدى إلى زيادتها حتى مطلع القرن الحادي والعشرين.

وكان لمالك SEALAND وهو أحد ثلاثة لهم الفضل في تغيير ملامح النقل البحري فقد غير وسائل النقل البحري بما أدى إلى زيادة حركة التجارة العالمية بفكرته لتصبح حاويات معدنية بمرافقات موزعة لتصل للنقل على السفن وعلى السكك الحديدية وعلى السيارات . واليوم أصبحت الحاويات تصل إلى كل أرجاء العالم.

وتنمو أسطول الناقلات الحاويات أصبح أكبر من أي نوع آخر من السفن. فالأسطول العالمي اليوم يشمل ٢٢٠ ناقلة حاويات $G.T.$ لها إجمالي حمولة ٤٧ مليون طن كلوي $G.T.$ وهذا يمثل ١٠٪ من سفن الأسطول التجاري في العالم، وكانت هذه النسبة في ثلاثين سنة خلت مئة وستة وستين $G.T.$ فقط. منذ خمسة عشر سنة أصبح حمولة كل حاوية ٧٠٠ طن. ويتطرق أن يصل من المضائق العامة الصورة. ويتطرق أن يصل نقل ٩٠ ٪ من البضائع العامة سنة ٢٠٠٠.

يبدأ (البداية تميز تطوير نقل الحاويات
من محاولات تصميم سفن نقل
الحاويات لحمل أكبر عدد من الحاويات
زيادة كفاءة أسلوب شحنها وتوزيعها
زيادة أحجام السفن، وبسبب مشاكل
الصلابة المطلوبة في أبدان سفن
الحاويات، فإن التطوير يتم بالتنسيق
المستمر بين مصممي السفن وهياكل

التي يمكن أن تصبح في إمكان سفن ناقلات
PANAMAX المتوسطة حجم
من 2٦٠٠ إلى ٤٨٠٠ حاوية مكافئة
عن قدرة سفن ناقلات
من الجيل الثالث الذي ظهر في

ماذا بقي للعرب بعد عام ٢٠٠٣

بقلم / ميادة محمود



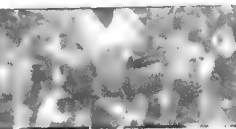
عام جديد يهل علينا... أحلام وردية تطل علينا من عالم الخيال.. آمال وليدة تتطلع إلى غد أفضل.. وأمنيات متجددة بعالم يسوده السلام...

في نفس اللحظة من العام الماضي وقفت اودع ٢٠٠٢ دموع يمتزج فيها الألم بالأمل، حالة حزن يشوبها شيء من الفرح، دموع تنهمر من عيون ملؤها الفقاويل والأمل، فكلنا عاصرنا عام ٢٠٠٢ بكل ما شهدته من أحداث كثيرة وتطورات متسارعة سجلها التاريخ، كان بعضها إنجازات حقيقية، ولكن معظمها كتب في خاتمة المفكرات المؤلمة، ففرحنا بإنقضاء هذا العام وبقي الجميع ينظر إلى السماء ينتظر فجر عام جديد ويستعمل إلى الله أن يجعله عام سعيد مختلف عن تلك السنة المنقضية.

ولكن يبدو أن ٢٠٠٣ لم يكن إلا الجزء الثاني من مسلسل الفتح والتعذيب لعام ٢٠٠٢، فصارت الأمور بشكل أسوأ مما كان متوقعا..

الأخرى، إلا أن إسقاط نظام حكم صدام حسين واعتقاله بهذه الطريقة يمثل طعنة ناعقة للقلب العربي، ويوجع خالتي في الكرامة والكرامة العربية...
ويذكر خلف العرب في مشرق طرق تشابهت فيه السبل والوسائل، يا حسين عن بارة أمل أو طرق نجاه يصل بها إلى بر الأمان، ولكن المشككة تكمن في أن كل دولة تلف وحيدة تنظر إلى المشكلة من منظور خاص وتحاول النجاة بنفسها فقط، وهذه هي مشكلة العرب منذ قديم الأزل...
لأسباب الجسور والواحدة: أين روابط الأخيرة؟ ولماذا كنا نتحدث عن المسألة التي هي مصالح وتفاعلات، فأين الصالح المشترك؟
أعتقد أن في هذه المرحلة العرجة ومع تسلك التطورات المتلاحقة لم يبق للعرب سوى الرعدة وحاولت تكوين كحل قوى يجمعهم - بعض النظر عن أساس وطبيعة هذا التكتل إحصائيا كان أم سياسيا - ويجب خلق رؤية جديدة مشتركة ووحدة لمواجهة المشاكل وتحميق الأعداء باستراتيجيات جديدة بدعها فكر أصعب واستيعاب أفضل للتغيرات الجديدة.

والهامة من قبل إسرائيل بدعم أمريكي حاصر فقد تحول الشعب الفلسطيني - ومازال يتحمل - ما لحق طاعة البشر من أعمال تخريب وتعذيب وإرهاب واحتلال ١١١ فإسرائيل تتكلم بالتيار الفلسطينية تغلق الباب، تعطل الشبكات الفلسطينية دون أي سبب، تهجم البيوت وتشرد المصحات، تستمر في بناء الجدار العازل على الأراضي الفلسطينية المحتلة بالسكان، بل في تصاريح جهدها في إشغال كل أساليب جديدة للتعذيب والعقاب، بل وتتفاني في إشغال كل الجهود والمبادرات المطروحة لحل القضية وإحلال السلام.



دمار شامل، وعلى الرغم من عدم عثور مفتحي الأمم المتحدة على أي سلاح من الأسلحة النووية، إلا أن أمريكا أصرت على طرب العراق. وكان الفتح الأجل أمريكي للمراقب متجرا من أي نزعة إنسانية، مصحفا الشرعية الدولية وضاريا بقواعد القانون الدولي عرض الحائط، فكانت المسألة الكبرى، ضعافا بالهتان من الشعب العراقي البريء وقضى بالعشرات من الجنود الأمريكيين.

هذا هو الحال بالنسبة للعراق، أما سوريا فتألها أيضا نصيبها من الشك الأمريكي في إحتلالها لسلطة نووية، كما أصدرت أمريكا قانون لمحاسبة سوريا وفرض عقوبات اقتصادية عليها، وذلك بالإضافة إلى الضربة الإسرائيلية لسوريا. ولم تسلم بقية الدول العربية من أعمال العنف والتخريب، فقد شهدت كلاً من العراق والكويت واليمناء تفجيرات في أماكن حورية معظم سكانها وعراقها من الأجانب - خاصة الأمريكان - وبالتالي فإن ذلك يعد سببا قويا للأفكار لتفشل من أجل حماية رعاياها ومصالحها في تلك الدول.

استمرت أمريكا في حملتها للقضاء على الإرهاب ولكن بشكل أصعب وأبطأ، وكانت تلك الحملة قد بدأت بعد ١٦ سبتمبر ٢٠٠١، فبعد هذه الهجمات أخرجت أمريكا سبائروها من الحرب من الأرواح وبدأت في فتح ملفات الدول - خاصة العربية - والبحث عن نفرة لتفقد منها ذريعة وسيبأ لشن حملات على هذه الدول وإخضاعها للسيطرة الأمريكية، وتوالى الإتهامات الأمريكية على الدول العربية والإسلامية بوصفها إرهابية أو على الأقل تترعى جماعات إرهابية.

وأصبحت صورة العرب والمسلمون في المعقول الأمريكية لا تتحلل إلا تجسيدا ملموس للعنف والإرهاب والدموية. ولا يخفى على أحد دور اللوبي الصهيوني في تركيز هذه الصورة وإقناع الرأي العام العالمي بها.

بدأت لحملة بشن حرب على أفغانستان للقضاء على تنظيم القاعدة وحركة طالبان وجاءت الحرب بنتائج شبه مغرور فيها بالنسبة لأمريكا على الرغم من أنها غير مرضية لها.

حيث أنت بحاكم جديد، أفغانيا على الطراز الأمريكي، ولكن بقي لطالبان نشاطها المزداد وضرباتها المتتالية.

ومن بعد أفغانستان جاء دور العراق.. بدأت الإتهامات للعراق بامتلاكه أسلحة



كان آخر مشاهد مسلسل الهامة العربية بأيد أمريكية ٢٠٠٣ هز ذلك المشهد الذي طالعتنا به وسائل الإعلام المصمومة والمقروء والمرئية، نظير الزعيم العراقي السابق صدام حسين بعد اعتقاله من قبل قوات الإحتلال الأمريكية.

تلك الحالة التي كان بها صدام حسين وحيثه بعد اعتقاله أعادت إلى القلب حالة الأيأس والحزن التي بدت في القلب أثناء متابعة لقطات تعمير الدبابات الأمريكية للقصور الرئاسية بالعراق والتكتيل بتماثيل وصور صدام. ورغم اعتراض كثير من العرب العربي السياسية التي كان ينتهجها صدام حسين في معاملة شعبه وفي التعامل مع الدول

ولقد حاولت أمريكا التدخل في شؤون مصر - وهي الدولة الصديقة لها- بمحاولة الفتح بالنظام القذافي المصري - كما قامت بتقليل موعنتها لصر. أما فلسطين فقد نالت نصفا كبيرا من القناب



♦♦ الحلقة الثالثة و الثلاثون ♦♦

اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات



كانت رحلة اللوجستيات من الأوضاع والروايس والمفاهيم البيدولية (International) ذات العلاقات الرسمية إلى الإكتشافات والتطبيقات وفق القواعد العالمية (Global) هي المرافد لما يأت يطلق عليه من قبل أنصار هذه الصناعة بالإكتساح اللوجستي (Logistics Foray) الذي يدل الانساب يجعل العلاقات ما بين قواعد هذه الصناعة على هيئة التشابكات الالاقية . كان النقل البحري حلقة خادمة قائمة بذاتها ، وكان النقل البري والنقل الجوي يخضعان لذات القاعدة ، إلا ان الإكتساح طمس جميع الضجوات ما بينها فصارت أجزاء فقرة مترابطة ومتكاملة . فانقل البحري (Sea Leg) صار متصاف مع النقل البري الذي يخدم عمليات الـ (Parcel Services) وأضحى بدوره النقل الجوي متواجدا معها على نحو المصحت فيه الحدود حيث صارت بوالص الشحن مستندات تتمتع من الناحيتين العملية والقانونية بالكشف عن حقيقة التحريات العملية المتمثلة في خدمات النقل الدولي متعدد المراحل (Multimodal Transportation) وصار الناقل والمنقول منه والمنقول إليه شركاء متساوين من الناحية الإستراتيجية (Strategic Partners) .

والتكاليف إلى مصروفات غير مبررة تجارياً (Non-Commercial Costs) فمن المفرد التي تبني عليها العلاقات الإقتصادية ما بين قوى إستهلاك الخدمات اللوجستية وهي السفن ، وقرى إنتاج تدفقات الخدمات اللوجستية وهي الموانئ ومحطات الحاويات أن جميع السفن على مختلف نوعياتها وأحجامها أولى بالرعاية الفورية حين وصولها إلى مداخل ثم أحرام الموانئ ، وأن سفن الحاويات كذلك بالبنية المصممة الحاويات يجب ان تجد لها في الفور ممرها البحري الذي ترسو عليه At dock Vacant Commercial Berth) من الأجل الموانئ (Box Ships) إلى ارتفاع تكاليفها لا تستعمل تعمل وفق خطط مرافق تشغيل لا تتحمل أي نسبة من الإضرار غير المصارية في أسس ومبادئ عمليات التشغيل.

هناك محطات حاويات تقع في موانئ تعاني من مشكلات الإطماء - المزمومة (Chronic Silting up هذه الموانئ أو مداخلها المائية (Entrance Channel) حينما تتعرض لمعملات الإطماء - أو عمليات الإرساب (Deposition / Sedimentation) تتحول إلى ميناء طارء يهدد إقتصادات تشغيل أساطيل سفن الحاويات والتي تؤثر بدورها على معدلات تدفقات البضائيات الصغرية الحاوية والتي صارت الموانئ ومحطات الحاويات مجرد حلقة من حلقات سلسلة النقل الدولي متعدد المراحل أو نظام اللوجستيات المعولم (Globalized Transportation) (لا يمكن ما يرتبط به من دوائر الخدمات اللوجستية ونظم المصنوعات الإلزامية . فلا يمكن للإقتصادات العالمية أن تولد اللقد في الوقت في موانئ عجزت عن إدراك أهمية الوقت بإصعارة ما كان متصفاً بالإفراغ (Idle Time Cannot be Financed) .

فالتصانق الدولي الجديد الكون من خطوط سفن النقل والحاويات (APL / NOL AND Speed) هيكل (Speed) إلى عمل تبديل في

أساطيل النقل البحري . إذ أنها جسيماً في الطبيعة صارت أدوات متصارفة الأهمية إظهار إستراتيجية النقل الدولي المتعدد الوسائط الذي صار بدوره خاضعاً لنظرية إكتساح مستوى الساتل في الأراضي المستغرقة - غرسالة مراد غلام أو سلع وسيطة أو شحنة يتطلع تأمة الصنح المصن تخلص من المنطقة (أ) إلى المنطقة (ب) إلى نقطة النهاية (ج) يتم تداولها في المراحل الثلاث وفق جداول زمنية تربط في الأساس شروط المتاحقات التي تخضع بدورها لخط الإنتاج أو برامج التوزيع للتمتع أو المصوره عند الخروج (ج) إلى إطلال بالمواقف المتعلق عليها مستدق إلى نتائج الإنتاج لا تخضع صفات الأطلاق التي يتم فيما بينها التعامل . وكذلك فإن الخدمات اللوجستية إن لم تلب إحتياجات وطليات الشاحن عند القطع (أ) في التزويبات المحددة سيكون ذلك سبباً أساسياً في إصابة فترات سلسلة الإمداد الأخرى بأضرار . لذلك فإن عناصر اللوجستيات تتألف من الخدمة المادية والخدمة الزمنية والخدمة الإقتصادية وكلها في النهاية تشكل معتلد هذه الصناعة الهامة.

فجميع العلاقات الإقتصادية ما بين ملاك ومشتلي سفن الحاويات / البضائع وصيغ الشاشرين وإدارات محطات الحاويات تقوم على حسابات تجارية (Commercial Costs) تتألف إثنائي إلى سلع من المال ليس هناك في مقابلة خدمات ضرورية لازمة لإعرا . أو إنبها . محملات تسليم مشحونات الحاويات بعد نهاية الرحلة أو تداولها في موانئ الشحن أو في أي ميناء وسيط . فكل دول يفتق لأيد أن يكون منتجاً لكم من الخدمات اللوجستية التي تزيد من سرعة التسليم أو البضائع لا تكون تريد من إقصاء قيمتها التجارية أو تعمل في إختصار مكوث السفن في الموانئ لفترات أطول مما تقتضيه عمليات الشحن والتحميل أو الإفرار حتى لا تتقلب الأعباء

٧٥٠ ألف راكب و ١٧٠ ألف سيارة ركوب و ٦٥٠٠ شاحنة و ٢٠٠٠ حاولة . صيغة التحالفات الدولية التي تسمح لي كل أركان الممورة هي لشكن عولميين (Go Global) وهذا الإستراتيجية صار من الصبر التراجع عنها لأنها ضرورات مصر أضحته أزمة و مراحل إقتصادية سابقة وجهت من صناعة اللوجستيات قوة إيجابية (Positive Force) إلى بنسبة الإقتصاد العولمي.

السفينة مشروع إقتصادي . وقاعدة إنتاجية وإطاعة إستراتيجية وتخص خطة تشغيلها لحسابات تحقيق دخل مغفور وتزويد أرباح تكون أداة فعالة لإيجاد تراكمت وأسالية . وكل سفينة من سفن الحاويات - شأن غيرها من السفن - تعد في حد ذاتها مركز تكلفة فإن كل رحلة لها تجري لها حسابات مستقلة تصرف بإقتضا حساب الدخل الإصافي للرحلة (Voyage Revenue) الذي من خلاله يمكن التوصل إلى الأرباح الصافي لكلفة الرحلة (Net Voy. Revenue) وهو سلف المصاريف أو الأساس الذي تحدد عليه جدوى تعامل السفينة مع ميناء أو آخر أو محطة حاويات وأخرى . وكل محطة حاويات تعتبر أيضاً مشفراً إقتصادياً لابد أن يحقق مستوى معقولاً من الدخل المالية من عملياتها (Operating Income) كل سفينة تبع لها عمليات المناولة والتداول (Stevedoring and Handling) والمتوقع من السفينة ومحطة الحاويات أن تساعد كل منهما الأخرى على إنبها . أرباح إصاعمها على الإستمرار في بقائها مشغورة إنتاجية مستمرة (Going Concern) فإذا تعرضت هذه العلاقة إلى (Zigzag) فإن إختلال موازين الرحلة قد يؤثر سلباً على بقاها المتعاون التكاليفي . من الجانب الذي يكون أكثر تأثراً سيكون هي محطات الحاويات.

وتتضمن وسائل ووسائط النقل الأخرى لنس المماريس اللوجستية التي تطبق على

وعلى مستوى التزويبات الإنتاجية للخدمات اللوجستية فإنه من باب الحسابات الإقتصادية تجري المقارنات الإنتاجية ما بين قطاعات الموانئ (Ports Sectors) وقطاعات محطات الحاويات (Terminals Sectors) فمقارنا لوجستية مرملة للقيم المضافة وتشكيلات من الخدمات اللوجستية الزمنية والكيفية الممتشكة . وتزيد التحليلات والمقارنات ما بين قطاع الموانئ وقطاع محطات الحاويات في معرفة أبعسا بشكل القطاع الأقوى والأفضل إقتصادياً (The Strongest Performer) وهناك إجماع لتحويل عدد من الموانئ إلى مناطق عالمية حرة لإنتاج وتجارة اللوجستيات (International Ports Trade Zones) وقد شرحت كورنيا الجنوبية بإنشاء منطقة حرة في جزيرة (Chebe) ثم إتبعها في الأول من أبريل العام ٢٠٠٢ . وتجري الآن المراسات لإكتشاف فرص العمل من مزيد من الأنشطة التي تقدم من مرفق هذه المنطقة الحرة الرابدة ، من جانب آخر فإن مرشحات إصالح السفن في الفلبين إقتضت تسقيفها من جملة الأنشطة في هذا الموانئ على مستوى العالم ١٣١ سفينة في العام ٢٠٠١ إذ ألبست في عمليات الإصلاحات وإصالة للسفن (Dry Docking Facilities) بنسب أسئلة في الإزداد.

ومع التوسع في مطلوبة خدمات الموانئ وخدمات طرير النقل البحري فإن الكيانات الصغيرة والمتوسطة لجأت إلى الدخول في تحالفات تدعم من قدراتها على تقديم الخدمات وتزيد من طاقاتها لنقل البضائع والركاب ما بين الموانئ سواء على مستوى قارة بأكملها أو بين عدة قارات . مثلما تم بين تحالفين آسيائي وغيري يملك كل منهما محطات لنقل البضائع والركاب . هذه التحالفات ضرورية كان إزدياد الطلب على الإقتال ما بين ميناء (Alme) (في ألبانيا وروسيا (Nadpo) مراكش . فهذه العمليات تنقل كل عام نحو

خطة عمله الذي تعرف بـ (China Ba- rope Express = CBX) مع الصالح من المصالح من روبرت في هونغ كونغ يتعامل اعتباراً من أوائل مايو ٢٠٠٢ مع ميناء أثوب في بيجنجا ، هذه التحالف تكافؤ في القرار لمرات تلتعق بطبيعة التكاليف (For Cost Reasons) إلى جانب عدة أسباب أخرى أهمها العدد الكبير من عمليات الكشك على مشروعات البورصات في محطة الحاويات بسبب الظروف البورصة بعد أحداث العاصف عشر من ديسمبر ٢٠٠١ ، إلى جانب عدد من الضوابط الصغرية الأخرى (Amir Influors) وكذلك ارتفاع تكاليف القوة العاملة في محطة ووتردام مع عدد من الموانئ الأخرى المنافسة. ومع الإحصاء السائد بأن الضبطيات والتطورات في أساطيل السفن هي التي تفرعها العاجلة في تطورات مماثلة في الموانئ ومطحات البورصات فإن هذه الأخيرة يمدوها تقوم بيات البور في نطاق نظرية التناثر المتبادلة فقد أثارت إضرابات إدارة هونغ كونغ ضرورتها للسفن البحرية كطريق كساح الحظيرة جميع منافسات البضائع بـ (Electronic Submission) (e-bid) بأن ذلك صاحب رغبة الحكومة في زيادة الرسوم برغم أن قواعد التجارة الإلكترونية (E-Commerce) تقضي بتفضيل معدلات الرسوم على التخفيضات غير أن روات الأفضال جاءت على نحو ماعين من تحالفات الخطوط المستقلة أو مستندة إلى إيراد الآلة والرجوع حين ذكرت كبات في الموانئ في الأظفار المستقلة لا تفرش رسوما مالية مقابل البينات والمعلومات التي تطلبها من أساطيل السفن الناقلة ، وأن كبات البينات المستقلة السعة في السبع الأصلية الحقيقة أو مطولة عن طريق البريد الإلكتروني أو الإنترنت (Elther By Hard Copy Or Electronically) فليس هناك من ضرورة لجباية مصروفات ميناء سفن زوربد الحكومة ميناء هونغ كونغ بينات فضحات البضائع الواردة على السفن التي تتعامل مع السفن ، السفن البينات ليست على ذاتها عمليات تمارك كذا على ذلك ليست من التامة القانونية مشاة لنظام تجاريه . بل بالأحرى كلفة من معلومات بينات تخص في الأعمال التجارية وفي لامة لإجرات الإحصائية شأنها شأن مهام جمع المعلومات والبيانات المطلوبة للتخطيط والسياسات الاقتصادية للقطعة والتطوير . إلى طالب المملوكة من عادة التي يسدد أثمان لتصلو عليها وكذلك مشتريها . وأساطيل السفن البحرية التجارية مع مروود على المعلومات الإدارية الموانئ استغناها في أغراض مهام تخصصها وتضاعف على أداء أعمالها.

إذا كلما خفضت المصروفات في البينة (Overheads) على السفن المتعاملة مع السفن . كلما كان ذلك داخل في حزمة من الحوافز الجاذبة التي توضع هنا وهناك ، مرفوع الأمثلة بالنسبة للخدمات التجارية والمصانع النقل البحري الدولية. فالظفر الاقتصادية الحقيقية لابد أن تترك أن خلق العرض (Creation Of Supply) لابد أن يدمج بتمثل المشهلات التجارية

والاقتصادية والمزايا المالية في خفض التكاليف للسفن ، الباحث من جذب أكبر شريحة من الطب الدولي على البينات اللوجستية ويعد من نمو التجارة (To Cash In On Growing Trade) على الاستعمال الأفضل لخاصة التصوي (Optimum Utilization) فتراسج أو إتجاهن الكفا إلى الإدارية ويهتو مستوى الآلة السكندولوجية يرفع من تكاليف الصادرات ، ويؤيد من قسمة فتراتير الصاورة ، إضافة إلى زيادة أداء المينة وأطلاق كساح التخصم ما يؤدى إلى تأكل قيمة المينة المحلية ، والموانئ ومطحات الحاويات شريك لا يستهان به في تشييد عناصر البور التجارية . إذ أن البينات اللوجستية تنسج وتتعدد في عالم البور بزم بأهميته عند التصاعف . وأن السفن منجية لفرد عاة على الموانئ التي تقدم المستجيات اللوجستية من الخدمات بالأساليب والأعمار والجودة ذات الصاير العالمية (To Call At The Facility) تنسج في ذلك مصطلح الاقتصادية عامة تتصلح في أن السفن ، ومطحات الحاويات اللذين يتخلل من الحلق بالمرائن ومطحات الحاويات التي لا تصف بإعالة إتيصاف العمليات وارتفاع التكاليف (Cumbersome & Costly) ما للمالان لا تطلبها البور التجارية البحرية لمدنية أو زروعات إيجابية . فالطائفات الاتجارية القصوى غير المستقلة أو الطاقات الإستراتيجية المستعملة المستخدمة (Overcapacity) نمو لتلغزات ومطحات الحاويات بقر من تمشل لأساطيل البور التجارية خسار محققة واستمرار الإستثمارات في أصول رأسمالية إنتاجية متولدة من إدار عوالت تتكافأ مع حجم التصول الذي يستعير فيها . ومن تذل الموانئ ومطحات الحاويات في دائرة المخاطر الإستثمارية والاتجارية فإن الخيارات الاقتصادية تصبح معروفة بحمايات باغة الصغرة وقد تغير الإدارة إلى الرضوخ لبيات يدفع إليها الإضرطار كان تليل بقر خدماتها وتسهيلات اللوجستية بأمار حقيقة لبيات (Below Profitable Levels) لتجارب اللجوج تأسا من سوق التجارة الوتيرة بخسار باطة (Consequential Losses) وتغير الطائفات الزائدة عن الطلب بخطة بدهم داهم . أو بمعنى آخر تدير من أن القوة الكاتمة من قبل العرض إنتاجية الملوكة قد تجازو من الطب الدولي (Supply Over Demand) طلب وعكس هي الحالة التي تعجز على زيادة العرض الميرة الإستثمارات المدارة والرشية . إذ كلما كان الشراك الدوليون في تجارة الخدمات اللوجستية على قدر من استقرار التوصلات وتطور مديانها كان ذلك ضماناً لإستمرار التطور في المعاملات.

الزرة الاقتصادية لتخطيط الإنتاج والتصوي في مطحات الحاويات ينبغي أن لا تفرق أهمية الإضرطار بأن مثل هذه التواعد الاتجارية تصعد في الأساي في معاور إرتكاز خارجية ومعاور إرتكاز داخلية . وفي كثير من الأوقات يتعدى

الظواهر أو العوامل الاقتصادية فائتها تتعرض لطيف من المؤثرات الإيجابية على المصدين أو تقع تحت طائلة مزيج من الضغوط التجارية والصناعية والمالية (Combination Of Domestic And International Pressures) تفرج أجواء إضرطار التجارة الدولية ، وتزيد أسعار الترانزيت ، وارتفاع معدلات التصفيخ في الموانئ ، والخدمات اللوجستية الأخرى ، وسد إصرايات أو إقاروت وتكون على سبيلته تسهم في زعزعة استقرار وضعه عند المينة وتزدي إلى التعجيل بإتفاق أو إغلاق قواعد إنتاجية كانت باطة (Closure Of Services) ولذا فإن الخطط الأساسية (Ba- sic Plans) لإدارة وتشغيل هذه القواعد المنتجة للخدمات اللوجستية لابد أن تبني على أسس من ظل إحصائية مستجيبة عن نقل إقامة تالقات وملاقات تجارة مع البور الأكثر تأثيراً في رسم خرائط التجارة الدولية وتحديد مرفأ الإنتاج البحرية على خطوط الدول والمعرض هناك إلى المرفوعة في الموانئ ومطحات الحاويات الأهمية الإستراتيجية في التشييد على الفرص الصاعة لإتقا . إسهاماتها اللوجستية حامة وضرورية وأن لا تفرط في أداء دورها حتى لا تترك ما في حوزتها يتنقل إلى مرفأ أخرى (To Find The Boot On The Other Foot) ومثل المراجعات البحرية العارمة (See Hores) فإن خطوط ملاحية كبح تدمج ونظرو ملاحية كبح تختلج بحيث تدمج الحديثة الأولى في طيل مكنتها وشطائها . عند طثا على سبيل المثال عندما إندمجت مبرجرات مملوكتان للولايات المتحدة في شركتين أخرين . لشركة (Land) إشتريتها شركة (Maersk) وشركة (APL) إشتريتها شركة (NOL) وكذلك إشتريتها شركتي (P&O) و (Ned- laved) مزيداً من القوة على هذا الإنتاج إلى حماها من التعرود ودفع بهما إلى المركز اللباني على مستوى صناعة نقل وتداول الحاويات على مستوى العالم. والهدف هو التجهيد لبيات مجموعة من الخطوط الناقلة الكبرى على مستوى العالم (Global Carriers) . هذه الخطوط الميرة هي التي تستهجن على طرق التجارة البحرية في الفترة القادمة . وهذه الكيانات الكبرى (Super Carriers) بترفع البخرة ، أو تدارج ما بين ١١٠٠٠ خطاً متواك طاقات تلية وتسهيلات لبيات عملاقة تمكنها من إعادة تشكيل التي البحرية لغرائف النقل البحري . وبما يؤدى ذلك إلى خلق شكل جديد من أساليب الإضرطار كبح إن سبكتين إضرطاراً مبرطه بفاعود ومعايير من غلوا . سيطره الكاسكسة ، فالتواعيات (Mergers) والإشتراكية (Acquisitions) لم تعد مرفوعة على تكتلات بعينها لأن العالم في حالات تحول مستمر.

الحال الصاير يطل قماً بالنسبة لإتخفاض أسعار الترانزيت (Freight - Rates) ومدى تأثير ذلك على سوق اللوجستيات في الموانئ ومطحات الحاويات . تزانلن السفن العاملة على الخطوط البحرية من الشرق إلى الغرب قد هبطت من ٢٠٠٠

دولار للحاوية ٤٠ قدم إلى ١٠٠٠ دولاراً في الطل ، والنسبة للسفن المتجارية (Chartered Roships) بمقدار مرتبطة إلى طرولة الأجل (Longer Shaters) فإن إختلاف أسعار الترانزيت يسبكي آثاره على معاملات اللوجستية مع الموانئ ومطحات الحاويات إذ عليها أن تتقبل بطورها خفض أسعار خدماتها ولا تفلت ميزاتها التنافسية في ظل تغير طرلة السوق . مثل هذه السفن التي تبلغ نسبتهما من ٧/٧ من أسعار الترانزيت تلقى بأعبائها على مشروعات الإستثمارات فضلاً على تكاليف الإدارة والتشغيل . والسبب في ذلك أن العلاقة الزائدة للعرض قد تركت لظك حسيب هيئة عليها . بمعنى أن الشاين (Ship- per) حينما يعلين أن هناك مرفاات كثيرة متاحة على السفن فإن فيهم على ذلك أنه من هذه الأضرار تزداد . ويقال لذلك شيئاً متعلقاً إقتصادياً شيئاً لملل السفن وتطبيقاتها واستثمارها ، وتبعد طلال الجرف إلى مطحات الحاويات التي تخشى من فقدان صحتها من كمكة تجارة الحاويات مع تليلن أسواق الترانزيت . إن أعداداً من ملاك السفن يعمدون في هذه الأحوال إلى رفض قبول هذه الأضرار المتطورة وإتفاق بغيرهم من العمل لتأجيرا لمزيد من تضاعف السفن من ولاد إن ترقى مفاهيم الإدارة إلى مستوى إكتشاف المهاد والأكالات التي تقوم عليها إستراتيجية العالمية في شقيها الترتيبين الهامين للتصفيق في السعي الأبعد الذي يطمح في منافسة الميناء لجموعة الموانئ الأخرى . والتنايل الذي يمكن مجاله ما بين قطاعات صناعة الخدمات الصالحة في السفن ، وعلى الخطط الإحصائية لأشعة الموانئ لا ينعج اقتصاداً متفاداة لإحدى هاتين التنايلتين على حساب الأخرى أيهما مما وجهار لمصلحة واحدة . لأنه ما لم تكن هناك مناسبات داخل الميناء ، ما بين الوحدات المنتجة للوجستيات في سبيل متتابع المزارع والحفاظات إيفاء . الإضافة في الكيانات التي تتركز هنا فزرة مرفاات ذاتياً لإسكان دخل مضمار المرافات العالمية التالية . في عصر العولمة لم تفرط الاقتصادات والتكنولوجيا للخلق ما من عداد المستجيات وتحصل على نوع محصور وموزل التصايرات والتفاحات بل تستند هذه الاضطرات بأفعالها ورواد أعمالها لتشكل الكرة الأرضية كاطية (The Globe) ، فوقها للزراع والقوانين الاقتصادية فإنه من سبيله مفاهيم الإنتاج الكمي الكبير ، والتكامل الكمي بروت الحاجة إلى وعد الأسواق اللوجستية بإعبارها سواً ثقيلة وعضمية بسيطة وما بين المتجيين والمستهلين المستعدين من هذه الموانئ تتصعد مهامها ووظائفها ، وتعد الموانئ ومطحات الحاويات أسواقاً بسيطة متخصصة في إنتاج بيع الخدمات اللوجستية التي تنطليها إقتصاداً تشغيل السفن ويبحث بين المجتمع الإقتصادي الدولي.

شركات الشحن والتفريغ تحتاج إلى أوناش ترفعها من عثرهما

بقلم / عبد الحميد مرسى عنبر - محام بالنقض والدستورية العليا باحث وإستشاري النقل البحري الجوي



لا يمكن لمن يعمل في مجال النقل البحري والتجارة الخارجية الا يحس أو يعي المشاكل التي تتعرض لها شركات الشحن والتفريغ . ولا يمكن أن يغفل عن المعوقات التي تحتاج تلك الشركات حيث تحتاج إلى سنوات طويلة قادمة لإمكان إزالة عثرهما فما زالت الضبطات تتوالى على تلك الشركات العامة والخاصة وهي صاعدة ولكن السؤال إلى متى ؟

يجب أولا أن نوضح الداء قبل وصف الدواء وأن نلق معاً على مشاكله وهل هي منافسة أم إحتكار في خفض الأسعار .

واحدة لا أنشطية لشركة إلا من خلال ما تقدمه من جودة وتحسين في أداء الخدمة تمكنه في الإستمرار في سوق العمل البحر وليس من خلال توزيع حصص العمل على الشركات وإنما من خلال تحسين الأداء ورفع معدلات التشغيل وصيانة المعدات وتحديثها . ولا يمكن القول بأن التوفيق في صدور تراخيص لبيانا من الموانئ نظراً لوجبه العدد المسوح به للعمل داخل الموانئ بعادته هو رده إلى الراء أو العودة إلى عصر قديم في تحديد القيود في منح التراخيص لأنه لا يمكن أن تكون هناك منافسة في ظل أوضاع تتزاحم فيه المصالح إلى الحد من الضرار الخفى بل على هيئات الموانئ أن تسنح احتياجاتها من المعدات وأن تستطيع من خلال دراستها لحجم الأرصعة والطهر وبيان معدلات الشحن والتفريغ في الميناء بالحد المسحوح به كحد أقصى لأن زيادة هذا الرضع يعنى إنبهار البنية الأساسية مما يعنى الخطر الذى يهدد الميناء بما لا يمكن السماح به فحصل كان لتدخل الدولة بالقرار رقم ٣٩٢ لسنة ٢٠٠٣ الصادر بشارع ٢٠٠٣/٨/٢١ تأييد لمصلحة شركات الشحن والتفريغ .. هو ما سوف نتناوله .
يأتى هذا بالعدد القادم .

وكان يجب أن تحدد المعدات لكل ميناء على جانب واحد حسب قرار لكل الموانئ لأن هناك موانئ قد لا تحتاج إلى كل تلك المعدات حتى ولو كان تضمن القرار الحد الأدنى للمعدات ، لأن هناك موانئ تخصصية قد تحتاج إلى معدات أخرى غير الواردة في القرار لذلك كان من الطبيعي أن يحدد كل ميناء احتياجاته من المعدات قبل منع التراخيص ، والجدير بالذكر بأن تخصيص أرصعة للشركة التمنية للشحن والتفريغ ، وما أتراه من تخصيص ١٥ رصيف ميناء الإسكندرية قد أخذ أكبر من حجمه من مناقشات وأعراضات ذلك لأنه إذا كانت الشركة إلى وقت قريب تحتكر مجال الشحن والتفريغ وليهيا الإمكانات التي تستلزمها على المنافسة أمام شركات القطاع الخاص مهما كانت إمكانياتها وقت صدور تلك القرارات، فلم تكن في حاجة إلى صدور هذا القرار من ناحية ومن ناحية أخرى فإن بصدور تراخيص أخرى جعلتها في موقف قانوني واحد مع الشركات التي تم منح التراخيص ، كما أن المطالبة بتوزيع حصص العمل على الشركات لها الوضع لا يمكن أن يستمر في ظل أليات سوق العمل الحر لأن المطالبة بها يعنى تدخل هيئات الموانئ ووزارة النقل في توزيع العمل، وهذا يهدد مجال المنافسة لأن

هذه الخدمات ، وتزداد هذه القناعة ترسناً إذا أخذنا في الاعتبار المنافسين الأجانب في الجوانب الإدارية والمالية والتكنولوجية.
تفسير المعدات بصورة مبسطة
لا شك أن العمل داخل الموانئ يجب أن يتم بصورة عملية وعلمية للمحافظة على المعدات والأرناض بصفة خاصة ، ولذا لإحتياجات الأمان وفى ذات وقتين الأولى أن هيئة الميناء يجب أن توفر الأماكن المناسبة للمعدات وأن يدر عليها عائد كحق الإنتفاع بالسكان الموزع ، والشق الثاني على الشركة الموزعة الإنتزام بصيانة المعدات دون تركها في المراء ، وبما يحفظ سلامتها وسلامة العمال التي تعمل في محيطها على أن ذلك يثير مشاكل خاصة في الموانئ القديمة التي لم تخصص مكان لتخزين تلك المعدات، كما أن الموانئ الحديثة لم تترك هذا بعد ولكن يمكن التغلب على ذلك بما لديها من مساحات أوسع من الموانئ القديمة وبالتالي فإن المحافظة على تلك المعدات الأساسية للشركة له عائد طويل الأمد بدلاً من تعرضه للتلف ومحاولات من بعض ضفاف النفرس من العاملين بتلك الشركات من العبث بها ثم إلحاق التهمة على أنها متروكة في المراء .

تعيين معدات الشحن والتفريغ والرافعة بعد صدور التراخيص

لا يمكن للمنافسة أن تؤتى ثمارها في ظل تفاعل بين المنافسين ولا يمكن أن يستمر طويلاً دعم الدولة لشركات قطاع الأعمال ، وفي ذات الوقت فإن الدخول في تحديد أنواع وحجم المعدات يجب أن يكون مراقب لمصدر القرار الذي يمنع التراخيص وليس بعد صدوره ، مهما كانت الجهة المصدرة لتوفيق الأراض لأن ذلك من شأنه أن يؤدي إلى إربتاج في سوق العمل لأنه لا يؤدي إلى علاقة بين المتعديين لتراخيص فحجم الميناء معروف إبتداءً ونشاط الميناء ، معد ،

البيانات الاسعار في ظل منافسة غير ضمنية

كان من أثر صدور تراخيص وتزاحم ما بين شركات قطاع أعمال وشركات قطاع خاص، أن إنبهارت أسعار الخدمات وبعد معدلات العرض أكثر من الطلب مما أدى إلى إنبهار في أسعار الخدمات وقد أتاح القرار العمل من الباطن لمن لديه ترخيص عمل في نفس النشاط بالميناء (بند ١٠) وقد إستضافت شركات القطاع الخاص دون القطاع العام (الشركة العربية المتحدة) بإعتبار أن تلك الأعمال تتم دون الإنتزام بالمعاملات الإلتزام بالضرائب والتأمينات وغيرها، التي تزيد من التكلفة في الوقت الذي تسم هذه العمليات داخل الميناء قوية ودون تعاقبات رسمية لاستطيع شركات القطاع العام أن تجارها . حيث تنازلت إحدى الدراسات للدكتور محمد عبد إبراهيم - (الجات والأثار الاقتصادية على قطاع النقل البحري) ذلك بأن الأمر الذي يولد نقضات بأن القطاع الخاص المصري أن يقوى من مرواجة المنافسة الأجنبية حال تحرير



الجديدة والإلتزام أساس النجاح ينظم مكتب عبد الحميد مرسى عنبر نصودة

"الضرائب العامة وأثرها على نشاط شركات النقل البحري والإستيراد والتصدير" خلال الفترة من ١٤ إلى ١٧ فبراير ٢٠٠٤ بالأكاديمية العربية للنقل البحري ميامي وانتتهت هذه الفرصة لنهتج جميع الشركات والهيئات والمؤسسات الذين شاركوا في الندوات السابقة وجميع من أسهم في إنجاح تلك الندوات ونصت بالشكر رؤساء مجالس إدارات وأسرة تحرير كل من مجلة إنترناشيونال ومجلة الأهرام الاقتصادي وصحيفة الأهرام والعالم البرم على متابعتهم للندوات وتغطيتهم الإعلامية لها . كل عام وأنتم بخير

مقر الندوة / الأستاذ عادل عبد المعطي عرض
لإستلام الإتصال : تليفون / ٩٤٤ : ٥٩٢٠٣
محمول / ٠١٠٥٤٣٧٣٨٨ - ٠١٠٩١٥٤٤

اللجنة التنفيذية لرعاية دول البحر المتوسط على الموانئ الذي عقد بمدينة العقبة بالأردن الفترة من ٧-١٠ أكتوبر سنة ٢٠٠٣



الدواء بحري - الأمين العام - السيد نيولفاسالو رئيس اللجنة الزباني عماد إسلام الأمين العام المساعد - المهندس تاجر البغدادي رئيس قسم المعلومات

تم عقد الاجتماع السادس لمؤتمر تفاهم البحر المتوسط لرعاية على الموانئ بمدينة العقبة الأردنية في الفترة من ٧-١٠ أكتوبر سنة ٢٠٠٣ والذي كان مخططاً أن يعقد في مارس من نفس العام والذي تأجل نظراً للظروف التي مرت بها المنطقة وقد اجتمعت وفود عشرة دول الأعضاء في مؤتمر التفاهم وهي:

المغرب - الجزائر - تونس - مصر - الأردن - لبنان - إسرائيل - تركيا - قبرص - مالطا. يرثاثة السيد نيولفاسالو رئيس الإدارة البحرية بمالطا والمختب رئيساً للجنة التنفيذية ونائباً للرئيس السيد المهندس معتمد السباكت رئيس السلطة البحرية بالأردن الدولة المضيفة للمؤتمر وأمانة اللواء بحري هاني حسني الأمين العام والزباني عماد إسلام الأمين العام المساعد ونائب رئيس الأكاديمية البحرية لعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري والمهندس تاجر البغدادي رئيس قسم المعلومات بالأمانة العامة.

في تنفيذ ذلك وخاصة مع تعدد المسيمات (رسوم - تعريفات - مقابل خدمات - تكلفة) وقد قررت اللجنة أن تقوم جميع الإدارات البحرية للدول الأعضاء بتكثيف وصلها القانوني بهذا الخصوص على أن يتم إتخاذ قرار نهائي في الاجتماع السابع للجنة التنفيذية بإذن الله.

٧- قامت اللجنة بمناقشة موضوع لجنة الاستشعار Appeal Panel وهي مرحلة من مراحل حل المشاكل التي تنتج عن إحتجاز أو منع سفينة بدون وجه حق (من وجهة نظر المالك) وذلك المشغل أو المعبور) وذلك لرفع إسم السفينة من قائمة السفن الممنوعة لوجود ملاحظات بها في مذكرة التفاهم وقد رأت اللجنة تأجيل إتخاذ قرار في هذا الموضوع مع الإستفادة بما يتم تطبيقه في مذكرات التفاهم الأخرى مع تكثيف الأمانة العامة بمتابعة ذلك وتقديم مذكرة عنه في الإيضاح القادم بإذن الله.

٨- كلت اللجنة الأمين العام بدراسة راتبع العمل الإدارية والقانونية والمالية والمعمل بها وتطويعها لإشراك مع مركز المعلومات عن طريق مجموعة عمل بالمراسلة تشكلت من

السنة السابقة والتي تضمن أنشطة الأمانة العامة ومتابعة قرارات اللجنة التنفيذية في الاجتماع الخامس والتي شملت التوصيات التي إتخذت في ورشة العمل الثانية التي عقدت بمقر المنظمة البحرية العالمية بلندن في يونيو سنة ٢٠٠٢ وكذلك تقرير عن الإيضاح الرابع لمذكرة تفاهم البحر الأسود.

٩- عرض على اللجنة تقرير نجاح عن إنشاء مركز معلومات مذكرة تفاهم البحر المتوسط ومقره كازابلانكا بالمغرب

أهمها:

١- بحث إتضام أعضاء جدد لمذكرة تفاهم دول البحر المتوسط إذ أبدى ممثل المنظمة البحرية العالمية رغبة دولة موريتانيا للإضمام إلى مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط وقد وافقت اللجنة على ذلك وكلفت الأمانة العامة بالتنسيق مع المنظمة البحرية العالمية ومتابعة ذلك.

٢- وافقت اللجنة Med Mou on PSC

بطلب إلى مذكرة تفاهم باريس (وهي أقدم منشقات رعاية الدول على الموانئ) للحصول على صفة مراقب منتسب وهي تحقق للأمانة العامة حضور إجتماعات مذكرة تفاهم باريس والإستفادة من خبراتها في مجالات تدريب التفتيش للدول الأعضاء في مذكرة تفاهم البحر المتوسط وتبادل المعلومات وتوحيد المفاهيم وذلك لتفادي الإزدواجية في الإجراءات بين الدول بما يحسن تفعيلاً الوقت والجهد للسفن والبواري.

٣- وافقت اللجنة التنفيذية على منح الأمانة العامة لرعاية دول البحر الأسود صفة مراقب في مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط وشجعت الأمانة العامة لتحقيق مزيد من التعاون بين المذكرتين وذلك بتبادل المعلومات وتوحيد المفاهيم.

٤- إستعصمت اللجنة إلى تقرير الجاه الذي تقدم به اللواء بحري هاني حسني عن



الدواء بحري هاني حسني الأمين العام لمؤتمر تفاهم دول البحر المتوسط لرعاية على الموانئ

وقد تم الإعداد للاجتماع بمعرفة وإشراف السلطة البحرية بالأردن وما يذكر أن العالم الآن مغطى بعدد ثمانية مذكرات تفاهم لرعاية الدول على الموانئ بالإضافة إلى مذكرة تفاهم الخليج التي تم توقيعها وهي مالازات تحت الإنشاء ورحس السواحل الأمريكي والتي يتولى مهام الرقابة على الموانئ في الولايات المتحدة الأمريكية.

وقد تشامت مساهمات رقابة الدول على الموانئ في العالم كله في السنوات الأخيرة وخاصة بعد أحداث ١١ سبتمبر في الولايات المتحدة وإدخال كود الأمن للسفن والصراويل والواجب التطبيق إختياراً من أول يوليو ٢٠٠٤ ضمن مستلزمات رقابة الدول على الموانئ.

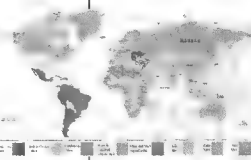
وهذا ومن المنتظر عقد ورشة العمل الثالثة بمقر المنظمة البحرية العالمية بلندن في شهر يونيو سنة ٢٠٠٤ لمذكرات وإتفاقيات ورعاية الدول على الموانئ في العالم كله وذلك ليحت ما تم الإتصال إليه من جهود ترمي إلى حرمان السفن دون المستوى من الناحية الفنية البحرية - التشغيلية من دخول الموانئ وذلك لضمان إيماراً أعلى وسيدة تطبيقية ، وقد كان الاجتماع السادس لمذكرة تفاهم دول البحر المتوسط من الإجتماعات الهامة وقد ناقشت اللجنة التنفيذية عدة موضوعات



السيد / نيولفاسالو رئيس اللجنة التنفيذية لمذكرة تفاهم دول البحر المتوسط - السيد المهندس / معتمد السباكت نائب الرئيس - اللواء بحري هاني حسني الأمين العام

وتطور مراحل الإنشاء والصعاب المالية التي تواجهها وأهأت اللجنة بالدول الأعضاء الإلتزام بتحديث مساهماتها لمذكرة المعلومات بالأمانة العامة.

٦- قامت اللجنة بمناقشة مقترح دولة قبرص في الاجتماع الثالث وذلك بتحصل رسوم على التفتيش ما بعد الدال والى يتم بناء على طلب المالك أو المشغل للسفينة وذلك بعد ثلاث الملاحظات التي ظهرت في التفتيش الأول وذلك للتصريح بالسفر بالسرير أو مدمه وقد رأت اللجنة أن هناك بعض الإدارات مصابة في الدول الأعضاء - مازالت تواجه مصعبات قانونية





الحاضر والمستقبل

ثم أضحت حقيقة لا خيالاً
جنتاه بالعلم ولم نجته إرتجالاً

كان حلمنا فحاضراً فاحتمالاً
عملاً من روائع العقل

وقد صدقت أبيات الشاعر السابقة على ميناء السخنة الذي تديره
شركة تنمية ميناء السخنة

* شركة تنمية ميناء السخنة شركة مساهمة مصرية وهي صاحبة
حق الإمتياز في إنشاء وإدارة وتشغيل محطات الحاويات والبضائع
العامة والسبب بجميع أنواعها بالميناء الذي يعد أول ميناء يديره
القطاع الخاص في مصر بنظام B.O.T

* يقع ميناء السخنة في موقع إستراتيجي حيث يقرية المكان على ساحل خليج السويس ويعد
الميناء عن مدينة السويس بحوالي ١٠ كم. وعن مدينة القاهرة بحوالي ١٢٠ كم ويقع في وسط
المنطقة الصناعية الخاصة بالسخنة التي تتنوع بها الصناعات بين صناعات ثقيلة وتكميلية
وبتروكيماوية.

* يتصل الميناء بالعديد من شبكات الطرق السريعة الآمنة كما يتصل بالعديد من الموانئ الأخرى من
اللوجستية وللحفاظ على البيئة عند نقل البضائع من وإلى منطقة السويس الاقتصادية الخاصة.

* ومنذ إفتتاح الميناء سمعت شركة تنمية ميناء السخنة من خلال الإدارة إلى تحقيق الآتي:

أولاً: تم إنشاء محطات الحاويات والبضائع العامة والسبب (الجافة + السائلة) ومعدة لتصدير
الأسبدة وإطاران للبضائع العامة.

ثانياً: إقامة ميناء محوري ومركز لوجستي على مستوى متقدم في التقنية الحديثة لنظمة
التجارة الدولية تتوافر فيه كافة المعلومات الاقتصادية لميناء القرن الحادي والعشرين.

ثالثاً: تنمية وتمييز المنطقة لجلب الإستثمارات الخارجية لإقامة مشروعات جديدة بالميناء.

رابعاً: خدمة المنطقة الصناعية المتاخمة للميناء من خلال إستقبال وإدخالها من المعدات
والمواد الخام مع تشجيع وتوجيه استثماراتها للتصدير.

خامساً: قامت الشركة بإنشاء شبكة اتصالات E.D.I لربط الميناء عالمياً بالشركات
البحرية والموانئ العالمية وكذا ربط الميناء بشبكة المعلومات القومية ومع
الشركات والمصانع الخاصة والإدارات الحكومية.

سادساً: تم تنمية الميناء من خلال تزويده بأحدث تكنولوجيا العصر من الحاسبات وأجهزة
الاتصالات والمعدات للعمل على إنتاج الأنشطة الاقتصادية بالمنطقة في مجال التصدير
والإستيراد.



سابعاً: إحكام السيطرة الأمنية على الميناء من خلال التنسيق الدائم
بين إدارة الشركة ومصلحة أمن الموانئ بوزارة الداخلية كما قامت
الشركة بتزويد الميناء بأحدث الأجهزة الأمنية من حيث مراقبة
الأسوار وسرعة إصدار التصاريح الأمنية للدخول وكذا تأمين البضائع
التاء الدخول والخروج للحفاظ على مصالح المتعاملين مع الميناء .
ثامناً: العمل على ميكنة كافة الإجراءات الجمركية وربطها بالأجهزة
العامة في الميناء (الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات
- التوكيلات البلاحية - المستوردين والمصدرين - البنوك)

وكذا تحقيق الأهداف التالية:

* الرقي بمستوى الخدمات والإجراءات الجمركية.
* توحيد المعاملة في كافة الجمارك المصرية.





شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية

نشاط

- من أوائل الشركات التي يساهم القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية وألوجه البحري بنظام المواني الجافة .
- تم منحها إخص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة مواني الجمهورية

العامرية

- إدارة واعية ومدرية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..
- إدارة باحثة بمعدات السلامة والصحة المهنية والدفاع
- المدني لضمان سلامة مصالح عملائها .

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء .
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- تجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الفلاجة والمبردة .
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لآي عدد حتى ولو سيارة واحدة من الإرسالة .
- إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .

- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بما مجمع جمركي متكامل لنهوا الاجراءات الجمركية في اسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب)
- القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
E-mail:ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - كنج مريوط - الاسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
محمول : ٠١٢٣٩٤٢٢١٦

ALAFIFI

WORLD TRANSPORT

ALAFIFI

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT AND PLANT TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@alifiworld.com
web site: www.alifiworld.com

TEL +2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX +2(03)5923797
+2(03)5901521

البقاء لله وحده

اللواء بحرى /عاصم السيد أحمد

وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها

ينعون ببالح الحزن والألم

المرحوم بإذن الله تعالى

زهرة الشباب

أحمد تامر عبد العليم



نجل

الفريق بحرى / تامر عبد العليم إسماعيل

قائد القوات البحرية المصرية

عزأونا فيه رضواناً من الله وعفواً وغفراناً

طيب الله ثراه وألهمنا وأهله الصبر والسلوان

أخبار المرم الرابع



موسوعة رقمية للمعلومات مكتبة الإسكندرية

إشتملت أعمال مؤتمر "مركز المعرفة" الشفاعة وأطلقه ريكوتوبج لمعلومات ١٣، "Cenotopog" الذي استمر لمدة أربعة أيام، ركزت الوصيات في ثلاث نقاط أساسية:

- ١- مشروع مؤسسة UNTL بالتعاون مع مكتبة الإسكندرية وإصدار كتاب يتضمن أهم عشرة أبحاث قدمت خلال المؤتمر.
- ٢- دعم وتفعيل دور المؤسسة في العالم العربي وذلك من خلال إبرام إتفاقيات تعاون مع بعض الجهات والدول العربية مثل مصر والأردن وغيرها من الدول.
- ٣- العمل على تطوير موسوعة اللغة العربية العالمية UNTL Encyclopedia وذلك من أجل بناء المعرفة ونشرها على شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت).

إشترك في تنظيم هذا المؤتمر مكتبة الإسكندرية والمؤسسة العالمية للغة العربية ومركز الجمعية العلمية الملكية للغة العربية بالمملكة الأردنية ، وقد ركزت جلسات المؤتمر على ضرورة تقوية التعاون بين الحضارات والثقافات المختلفة من خلال إيجاد لغة رقمية عالمية موحدة من شأنها أن تسهم في تعزيز مفاهيم السلام والتتبية والرخاء لدول العالم أجمع.

الإسكندرية نظرات على المدينة وثقافتها مكتبة الإسكندرية

إفتتح الدكتور/ محمد عوض مدير مركز دراسات الإسكندرية والبحر المتوسط مكتبة الإسكندرية ، والسيد/ لؤيس باين لتصل فرنسا بالاسكندرية مؤتمر "نظرات على المدينة تراث ومدينة" بحضور عدد من الشخصيات البارزة من المصريين والفرنسيين وتناقش خلاله مجموعة من القضايا والبحار تفضل لؤيس باين:

- ١- الإسكندرية القديمة.
- ٢- الإسكندرية المعاصرة.
- ٣- الإسكندرية الحديثة.
- ٤- مسألة التخطيط العمراني.

تكنولوجيا المعلومات في خدمة التعليم والحوار بين الثقافات

نظمت مكتبة الإسكندرية والمجلس الأوروبي بالتعاون مع المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم مؤتمراً تحت عنوان "تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في خدمة التعليم والحوار بين الثقافات" بالمكتبة بهدف المؤتمر إلى تحقيق التوافق بين الطفرة المعلوماتية وتنظيماتها في مجالات التعليم ودعم الحوار بين الحضارات.

ومن الأبحاث الرئيسية للمؤتمر أيضاً الاستفادة من خبرات وتجارب الدول الأوروبية في استخدام التكنولوجيا الحديثة في مجال التعليم وخاصة في تدريس التاريخ واللغات وإمكانيات تنمية هذه التجارب في الدول العربية بهدف تطوير المناهج الدراسية وأساليب التدريس.

القيمة العالمية لعمارة الشباب

غادر الإسكندرية إلى نيدهيلم مدير مكتبة الإسكندرية ، حيث شارك الدكتور إسماخيل سراج الدين في القمة الثانية لعمارة الشباب المنعقدة خلال الفترة من ١٤- ١٨ ديسمبر والتي استضافتها هذا العام الهند بمشاركة زوايا الشباب والعمل والمئات من الشباب وممثلي الحكومات والهيئات والمنظمات على مستوى العالم.

كانت مكتبة الإسكندرية قد استضافت القمة الأولى لعمارة الشباب في شهر سبتمبر ٢٠٠٢ بمشاركة ٢٠٠ من الشباب و ٤٥ زبيرا للشباب والعمل يمثلون ١٤٠ دولة/مكان إعلان الإسكندرية على صغر على القمة الأولى قد أكد على إلزام المشاركين بالحصول على القيمة التي تستند حتى عام ٢٠١٢ والتي تهدف إلى إيجاد ٥٠٠ مليون فرصة عمل للشباب من أجل توفير مصادر رزق مستدامة بالإضافة إلى تسهيل حصول الشباب على التعليم الملائم والتكافؤ في توفير فرص العمل. ويستمع عدد القمة الفائزة لعمارة الشباب بالمكسيك في ٢٠٠٤.



YANG MING LINE
陽明海運股份有限公司

**** LONG TERM SCHEDULE FOR VESSELS DURING 2003 INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS**

JANUARY 2004

NAME OF VESSEL	ETA	PORT
M/V AWEHR BILLE	03/01/04	PSD
M/V OCEAN ATLANTIC	05/01/04	PSD
M/V EVER GIFTED	07/01/04	PSD
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	05/01/04	PSD
M/V EMPRESS DRAGON	10/01/04	PSD
M/V TUSCANY BRIDGE	12/01/04	PSD
M/V BREMEN BRIDGE	12/01/04	PSD
M/V INDIA LOTUS	14/01/04	PSD
M/V BARCELONA BRIDGE	17/01/04	PSD
M/V SENTOSA BRIDGE	19/01/04	PSD
M/V AKINADA BRIDGE	20/01/04	PSD
M/V MING PROMINENCE	21/01/04	PSD
M/V EMPRESS PHOENIX	24/01/04	PSD
M/V OCEAN GULF	26/01/04	PSD
M/V CHICAGO BRIDGE	26/01/04	PSD
M/V SCI VAIBHAV	28/01/04	PSD
M/V EMPRESS SEA	31/01/04	PSD

الإسكندرية: ٢ شارع فرانك غادام / الساحة / محطة الزميل ت/ ١٨٧٢٣٣٩-١٨٧٢٣٣٩
١٨٧٢٣٣٩ ١٨٧٢٣٣٩

فاكس: ١٨٧٢٣٣٩ / ١٨٧٢٣٣٩ / ١٨٧٢٣٣٩ / ١٨٧٢٣٣٩

مكتب بريد: ١٣ شارع الجمهورية لقطبي ٢٠٨٨٥ - ٦٦/٢٠٨٨٥ - ٦٦/٢٠٨٨٥ فاكس: ٢٣٦٦١٥-٦٦

مكتب مبيعات بحار شركة الحاويات لقطبي وفاكس: ٢٣٦٦١٥ (٥٧)

العرب: ٥ - بورسعيد - السويس



LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND JANUARY 2004

NAME OF VESSEL	ETA	ROUTATION
M/V BARCELONA BRIDGE	03/01/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V TUSCANY BRIDGE	03/01/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V EMPRESS PHOENIX	10/01/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V SENTOSA BRIDGE	10/01/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V OCEAN GULF	17/01/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V EMPRESS SEA	17/01/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V SAN PEDRO BRIDGE	24/01/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V MING OCEAN	24/01/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	31/01/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V WESTEREMS	31/01/04	PSD / GOA / LIV / PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS.

JANUARY 2004

NAME OF VESSEL	ETA	ROUTATION
M/V SCI VAIBHAV	04/01/04	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	05/01/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V JUPITER BRIDGE	06/01/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V AMBASSADOR BRIDGE	11/01/04	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V BREMEN BRIDGE	12/01/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V VENUS BRIDGE	13/01/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V AKINADA BRIDGE	19/01/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V SCI GAURAV	18/01/04	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V MING PLUM	20/01/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V CHICAGO BRIDGE	26/01/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	25/01/04	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V MING GREEN	27/01/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH

آخر أخبار هيئة قناة السويس

**إهداء وسام الشرف الرفيع الفرنسي
للفريق بحري / أحمد على فاضل**

أهدى الرئيس الفرنسي / جاك شيراك لوزير رئيس جمهورية فرنسا وسام الشرف الرفيع "ليجيون دونور" للفريق / أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس تقديراً لدوره في تطوير قناة السويس ودعم العلاقات التاريخية بين مصر وفرنسا



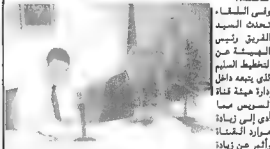
واستمرار التواصل بين الهيئة وجمعية (أصدقاء نيل السويس) واتساع المساهمات
أقام السيد مدير فرنسا بالقاهرة حفلاً بالاسفارة . وسلم فيه الوسام للسيد الفريق رئيس
الهيئة . حضر الحفل أعضاء مجلس إدارة الهيئة . وقاسم فرنسا بمصر وعند كبير من المهتمين
بالعلاقات المصرية الفرنسية.

الملاحه في قناة السويس

أصدر قسم الإحصاء - إحصائية الملاحة عن الممر من شهر سابر وحتى أغسطس ٢٠٠٣ - ٢٠٠٤
* إجمالي عدد السفن العابرة ١٠٠٠٠٠٠ سفينة حولتها ٤١١ مليون طن
* من السفن العابرة
١٨٤٠٠ ناقلة بتزول حولتها الصافية ٧٨٠٩٣٨ مليون.
٢٠٥٦ ناقلة بضائع صاب حولتها الصافية ٥٩٠٦٥٨ مليون طن.
٥١ ناقلة مشتركة حولتها الصافية ٢٠٣٠٣ مليون طن
١١٧١ سفينة بضائع عامة حولتها الصافية ١١٠١٥٨ مليون طن
٣٢٧ سفينة حاويات حولتها الصافية ١٥٧٠٣٧ مليون طن
١١٠٦ حاوية (استبدال - جرارات متحركة - سيارات) حولتها الصافية ٤١٠٦٣٠ مليون طن
٣٧ سفينة ركاب حولتها الصافية ٥٧٠ ألف طن.
٧٥٨ سفينة أنواع أخرى حولتها الصافية ٨٠٧٨٤ مليون طن
* بمقارنة إحصائية الملاحة عن الفترة من يناير حتى أغسطس من العام الحالي ٢٠٠٣ - بمقارنتها من
العام الماضي ٢٠٠٢ . وجد أن القناة قد حققت زيادة في الكمالات لأكثر :
- ناقلات البترول بمقدار ٢٧٠٣٩ مليون طن . - سفن الحاويات بمقدار ٣٩٠٤٢٠ مليون طن
- حاويات السيارات ٢٠٤٠٢ مليون طن . - حاويات الاستبدال ٨١ ألف طن
- سفن الركاب ٣٢ ألف طن . - سفن الصاب ١٧٠٩٠٦ مليون طن
- سفن بضائع عامة ١٠٩٩٤ مليون طن . - حاويات الجرارات ٩٠٥٢٠ مليون طن
- ناقلات مشتركة ٤٠٦ ألف طن . - سفن أخرى ٦٠١٨١ مليون طن .

الفريق أحمد فاضل يلتقي بمجلس إدارة المركز القومي للبحوث

يلتقي الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمجموعة عمل من
المركز القومي للبحوث برئاسة السيد الأستاذ الدكتور هاني عز الدين الناطر
رئيس مجلس إدارة مركز البحوث . والسيد د . مهندس / إسماعيل عثمان عضو
المجلس . ومجموعة عمل مختلفة من أعضاء هيئة البحوث المتخصصين في
مباحث العلم المختلفة - تغطي مجالات (الصناعة - الصحة - البيئة -
الزراعة - العلوم الأساسية - البوراء البشرية - الهندسة - الطاقة - والمواد
الجديدة) - حيث تساهم دراسات البحوث والتطوير بالمركز القومي للبحوث
في الخدمة الشاملة للجمعية الاقتصادية والإحصائية للدولة عن طريق ربط
الأبحاث العلمية بالمركز بمشكلات رجال الصناعة والمستثمرين وجهات الإنتاج
المختلفة.



وإلى اللقاء
تحدث السيد
الفريق رئيس
الهيئة عن
التخطيط السليم
لدى يتبعه داخل
إدارة هيئة قناة
السويس مما
أدى إلى زيادة
مصادر القناة
وأكثر من زيادة

دخل قناة السويس من الصلات الصعبة منذ إنشائها عام ١٨٦٩ ، وأن الهيئة
تبني مثلاً لتخطيط والإدارة الإستراتيجية ، وركز اهتمامها على
التوجيهات والنظم المستقبلية في تطوير القناة والأنشطة التي تهدف إلى
إحتكار التكنولوجيا اللازمة لمشروعات الاقتصاد القومي وتدريب الكوادر
العلمية في المجالات المتخصصة التي تحتاجها الهيئة للإلتزام بالتكنولوجيا
للإلزام في مواجهة ظروف بيئة متغيرة في عالم اليوم .

هو ثم إجاب سيادته عن الأسئلة التي قام أعضاء المجلس بطرحها على
سيادته .

وقد أشاد الدكتور هاني الناطر ووكيل المركز القومي للبحوث بخطة هيئة قناة
السويس في الإدارة وهي مثالية ، وتضمن أن يكون في مصر رجال أرقيا
متميزين لتدبيرها هذه الهممات وتطويرها كالتصنيع بالإدارة في قناة السويس -
فهي مثال يحتذى به في مصر بل في العالم كله ..
وعقب اللقاء قام الوفد بجولة بحرية في بحيرة التمساح ومشاهدة لآلة الشلال
الثانية أثناء عروبها . كما شاهدوا نقاء مياه بحيرة التمساح بعد تطهيرها
وعودة المياه إليها .

قال تعالى : (واذكروا لما كنتم من قوة ومن رباط الخيل تبغون به سدد
الله ورسوله وأذن من جنتهم لا تسلمون الله يعلمهم
سبح الله العظيم

We offer weekly con-
solidation services
from Egypt to 300
destinations world-
wide with receiving
stations at Cairo &
Alexandria. Your
small shipments are
our business.



VESSEL	VOYAGE NO.	ETS ALEXANDRIA
ADRIABIANCA	98W	05/01/2004
AL MANAKH	283 W/E	13/01/2004
STOIKO PEEV	103 W	19/01/2004
QATARI IGN ALFUJAA	285 W/E	26/01/2004
MAASDIEP	198 W	31/01/2004

FOR INFORMATION AND BOOKING:

11 Dr.Kamel Morsy St., El shatby, Alexandria
Tel: (03)5914696 Fax: (03)5900193
Persons to contact: Mohamed Gabril 010/5076444



المنظمة البحرية الدولية

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

WHAT IT DOES AND HOW IT WORKS...?

ملا تفعل وكيف تعمل...؟

د. مصطفى عبد العزيز رئيس قسم دعم المعاهد البحرية - المنظمة البحرية الدولية (سابقاً)



عزيزي القارئ، للمرة الثانية ستستولت هذا الشهر عن متابعة استعراض الإنجازات الدولية التي صدرت عن المنظمة البحرية الدولية. فمع بداية العام الجديد -أشاده الله عليكم بكل خير وسعادة- كان هناك حدثان لا يمكن غش النظر عنهما إلا وهما إنتخابات مجلس إدارة المنظمة التي جرت يوم الخميس ٢٧ نوفمبر ٢٠٠٣ خلال الدورة العادية الثالثة والخشرين للجمعية العمومية وإستلام السكرتير العام الجديد لمهام منصبه إعتباراً من أول يناير ٢٠٠٤.

١- أوف نيلسن Ove Nilsen -
الدانمارك

يناير ١٩٤٩ - ١٩٦٩ نوفمبر
انتخب السيد/ أوف نيلسن كأول سكرتير عام خلال الدورة الأولى للجمعية العمومية للمنظمة البحرية الدولية في يناير ١٩٤٩. ولد أوف نيلسن في عام ١٩٢٩، عينته الحكومة الدانماركية كممثل للسفن في عام ١٩٦١ ثم عين كرئيس لإدارة البحرية الدانماركية عام ١٩٤٥. قام بتشغيل بلاده في العديد من المؤتمرات وشغل في معظم المياه المهنية وظائف وأعمال تتعلق بالنقل البحري، ترأس أوف نيلسن لجاناً في نوفمبر عام ١٩٦١.

٢- ويليام جرايم William Graham -
المتحدة

نوفمبر ١٩٦١ - ديسمبر ١٩٦٢
كان السيد/ ويليام جرايم يشغل منصب نائب سكرتير عام المنظمة خلال فترة تولي أوف نيلسن منصب السكرتير العام، وبعد الرقعة الفاجعة للأخير، شغل ويليام جرايم منصب القائم بأعمال السكرتير العام حتى نهاية مدة السكرتير العام السابق في نوفمبر عام ١٩٦٢.

٣- جين روليه Jean Roullier -
فرنسا

يناير ١٩٦٣ - ديسمبر ١٩٦٧
عمل السيد/ جين روليه كرئيس لأول مجلس إدارة للمنظمة في يناير ١٩٥٩، وكان قد حضر مؤتمر جنيف إنشاء والذي أدى في نهايته تشكيل لجنة إنشاء المنظمة البحرية الدولية. ولد جين روليه في مارس عام ١٩٢٩، وعمل في إدارة البحرية التجارية الفرنسية، فقبل انقضاء في نهاية فترة الأولى لتوليه منصب السكرتير العام.

٤- كولين جود Colin Goad -
المتحدة

يناير ١٩٦٨ - ديسمبر ١٩٧٧
عمل السيد/ كولين جود في إدارة النقل Department Of Transport بالمملكة المتحدة وعمل في أقسامها المختلفة التي تتعامل مع النقل البحري والنقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي. التحق كولين جود بالعمل بالمنظمة في عام ١٩٦٣ وعمل كاتيب

والمملكة العربية السعودية وقد حصلت كل منهما على ٨١ صوتاً، ويضاف إليهما فنزويلا التي حصلت على ٨٩ صوتاً.

شارك في الانتخابات عدد ١٤٢ من الدول الأعضاء بالمنظمة، وعد الأصوات الصحيحة ١٤٦ صوتاً.

اجتمع مجلس الإدارة المنتخب في الدورة العادية رقم ٩١ يوم الجمعة الخامس من ديسمبر ٢٠٠٣ لإنتخاب رئيس لمجلس الإدارة ورئاستاً للرئيس، ولدت في إنتخاب

الرئيس/ لوس دياز مونكوس Luis Diaz - Moncus، ورئيساً لـ Johan Franson وأعيد إنتخاب السيد/ جوهان فرانسون لرئيس مجلس الإدارة.

سكرتير عام جديد للمنظمة البحرية الدولية.

تتناول في القسم الثاني من هذا المقال الإشراف الدولي للسكرتير العام السابق للمنظمة البحرية الدولية لمهام منصبه إعتباراً من يناير ٢٠٠٤. وسنبداً هذا القسم باستعراض ملخصاً عن أشخاص السكرتيرين العاملين تحت السقف السابقين ثم نتناول بشيء من التفصيل المعلومات المتاحة عن السكرتير العام السابق للمنظمة اليوناني أدميرال إليفثيموس ميتروبولوس Efthimos Mitropoulos

من التصديق على اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الإنشائية للبحريات في مارس عام ١٩٤٨ Inter - Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) والتي ولّس المنظمة البحرية الدولية في السابع من مارس ١٩٥٨ دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، وقد عقد أول إجتماع للجمعية العمومية للمنظمة خلال الفترة من ٩ إلى ١٦ يناير عام ١٩٥٩، وفي هذا الإجتماع تم إنتخاب أول سكرتير عام للمنظمة.

يتم إنتخاب السكرتير عام المنظمة من خلال مجلس إدارة المنظمة ولفترة أربعة سنوات، وعرض نتائج إنتخاب المنظمة العام على الجمعية العمومية للمنظمة للترافقة عليها، وهو شرط وجوبى لتولي هذا المنصب.

الثانية فلم يقدم للترشيح لمعوية مجلس الإدارة في هذه المجموعة سوى عشرة دول، وهي نفس الدول الأعضاء والمجلس قبل إجراء الإنتخابات، ومن ثم فقد تم إنتخاب هذه الدول العشر بالتزكية، والدول المنتخبة هي الأرجنتين، بيلاديش، البرازيل، كندا، فرنسا، ألمانيا، الهند، هولندا، إسبانيا، والسويد. إلتزمت كل من بيلاديش وأسبانيا لمعوية المجلس السابق في السابع من نوفمبر ٢٠٠٢ كتجربة لثبات عدد أعضاء المجلس في هذا التاريخ.

أما بالنسبة لمجموعة الأربعة فقد تقدم للترشيح ثلاث دول للإختيار عشرون دولة من بينها لمعوية مجلس الإدارة في هذه المجموعة. وترشح للترشيح التالية هذه الدول وبعد الأبحاث التي حصلت عليها كل منها

الدول التي تم إنتخابها:

الفلبين - ١٢٧، سفالورد - ١٢١، قبرص - ١٢٠، مالطا - ١٢٠، مصر - ١١٣، البهاما - ١٠٥، جنوب إفريقيا - ١٠٥، أندونيسيا - ١٠٤، إسرائيل - ٩٩، تركيا - ٩٨، المكسيك - ٩٥، البرتغال - ٩٥، فنزويلا - ٨٩، شيلي - ٨٨، تيجيريا - ٨٤، غانا - ٨٣، الجزائر - ٨١، السعودية - ٨١، اندونيسيا - ٨٠، بولندا - ٧٩.

الدول التي لم يتم إنتخابها:

ليتان - ٧٨، تايلاند - ٧٦، ساحل العاج - ٧٢، إيسران - ٧٢، بيسير - ٧٢، كولومبيا - ٥٦، نيوزيلندا - ٥٦، كينيا - ٤٦، هندوراس - ٢٤، جورجيا - ١٩ - ويلاحظ أن جميع الدول الأعضاء بالمجلس السابق قد تم إعادة إنتخابها على ثلاثة دول كانت قد إلتزمت لمعوية مجلس الإدارة السابق في السابع من نوفمبر ٢٠٠٢ وهي هندوراس وكينيا وليتان، وقد فقدت لبنان عضويتها بقرار من مؤتمر واحد من بولندا وآخر من الجمعية العمومية للمجلس، ومن هنا وجب أن نزيد على أربعة لمعوية جميع الدول العربية لسقط هذه الإنتخابات والحصر على الإزالة -أضحت فيها- العام إلى الدورة الجديدة التي إنتهت لمجلس إدارة المنظمة في هذه الدورة فهي ثلاث دول منها دواتان عبرتجان هما الجزائر

إنتخابات مجلس إدارة المنظمة نوفمبر ٢٠٠٣

عمرنا للقواعد التي تحكم إنتخابات مجلس إدارة المنظمة في المقال الأول الذي نشر في مارس ٢٠٠٢، يتم إنتخاب مجلس إدارة المنظمة مرة كل عامين خلال إجتماعات الجمعية العمومية في دورتها العادية، ويتكون مجلس إدارة المنظمة من أربعين من الدول الأعضاء بالمنظمة مزودة على ثلاث مجموعات وفقاً لما يلي:

المجموعة الأولى:

وتشمل الدول الأكثر إهتماماً بمقتدب خدمات النقل البحري الدولي، ويضم مجلس إدارة المنظمة عشرة أعضاء من بين هذه الدول (كانت ثمانية أعضاء فقط حتى سنة السابع من نوفمبر ٢٠٠٢).

المجموعة الثانية:

وتشمل الدول الأكثر إهتماماً بالتجارة الدولية الممثلة ببحراً، ويضم مجلس إدارة المنظمة عشرة أعضاء من بين هذه الدول (كانت ثمانية أعضاء فقط حتى السابع من نوفمبر ٢٠٠٢).

المجموعة الثالثة:

وتشمل جميع الدول التي لم يتم إنتخابها في أي من المجموعتين السابقتين، ويضم مجلس إدارة المنظمة عشرون عضواً من بين هذه الدول (كانت ستة عشرة عضواً فقط حتى السابع من نوفمبر ٢٠٠٢).

لم يقدم للترشيح لمعوية مجلس الإدارة في هذه المجموعة سوى عشرة دول، وهي نفس الدول الأعضاء بالمجلس قبل إجراء الإنتخابات، ومن ثم فقد تم إنتخاب هذه الدول العشر بالتزكية، والدول المنتخبة هي الصين، البرازيل، إيطاليا، اليابان، والنرويج، بيلاديش، كوريا الجنوبية، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية، والهند بالإضافة إلى كل من بيلاديش وكوريا الجنوبية قد إلتزمتا لمعوية المجلس السابق في السابع من نوفمبر ٢٠٠٢ كتجربة لثبات عدد أعضاء المجلس في هذا التاريخ. وحدث نفس الشيء بالنسبة لمجموعة



السيد المهندس / حمدي الشايب
وزير النقل

ترحيب واسع بالتنظيمات الجديدة لغرف الملاحة الأربعة

التشكيل النهائي لمجالس إدارات غرف الملاحة

بجمهورية مصر العربية

متابعة : عبد الرحيم مصطفى

- * عناصر شياوية واعدة وخبراء متخصصون في النقل البحري يرسمون خريطة البناء الجديدة للمرحلة القادمة...
* ورش عمل ليحت المشكلات والتحديات ودراسة القوانين والقرارات التي تقتضي سير العمل الملاحي.. من أهم أهداف المرحلة القادمة...
* العمل بروج الطريق الواحد من أجل تحقيق الهدف.. والحفاظ على سبعة موانئها وتفعيلها ووضعها في مكانها المشرف على الخريطة العالمية.
* مساندة ودعم مستمر من رؤساء هيئات الموانئ لدعم مسيرة الإنجاز والتقدم داخل غرف الملاحة لتحقيق الهدف الأمثل...
* تقديم الشكر والفرحان للسيد المهندس / وزير النقل لحرصه على تطوير صورة وفعالية الاقتصاد البحري المصري..

نظرًا في العدد الماضي نتيجة إنتخابات أعضاء مجالس إدارات غرف الملاحة وعندهم سبعة في كل ميناء وله صدر أراز مهالي المهندس حمدي الشايب وزير النقل بتعيين الأعضاء الستة في كل ميناء المقيمين لعضاب مجالس إدارات الغرف طبقا للقرار الوزاري رقم ٣ لسنة ١٩٩٩، ٥٢٧ لسنة ٢٠٠٣.

وفيما يلي التشكيل النهائي لمجالس إدارات غرف الملاحة بجمهورية مصر العربية.

والتي تعتبر الأولى من تأسيس غرف الملاحة التي صدر القرار الوزاري بتشكيلها في عام ١٩٩٩، وما حدث من تخفيض وصراعات، وحل لبعض الشرف وتجميعها.

فتحت على أعتاب مرحلة جديدة يفرحونها شباب واحد يحرص على المصلحة العامة ويدهمهم خبراء متخصصون لإستمرار المسيرة في تحقيق الهدف الأكل الذي من أجله أسست هذه الغرف ليحفظوا على دراسة مشروعات القوانين التي تؤثر في أنشطة النقل البحري، ولبناء الرأي فيما يتعلق بالموانئ والغرف الملاحي، والإنفاقيات البحرية الدولية.. كما يسهلون في تطوير العلاقات الدولية مع تأكيد تشجيعهم في المؤتمرات والجمعيات البحرية الدولية.

كما أن دراسة القوانين واتجاهات الأسرار، وتفسير الغرف الملاحي، وفرض الشالعات التي تقشأ بين الشركات ومستخدمى الموانئ من أهم الأهداف التي تضعها خطة هذه الغرف من مرحلتها المقبلة.

هذا إضافة إلى ترديد العلاقات الطيبة مع بعض أجهزة الإعلام الدولية في مجال صناعة النقل البحري بهدف تصحيح بعض المعلومات والأخبار، التي تنشر وتسي إلى سمعة موانئنا.. والعرض الدائم على وضع الموانئ المصرية في مكانها المميز من خلال التسويق الجيد.

كما أشار بعض الأعضاء الجدد إلى فتح باب العضوية بإستمرار أمام جميع العاملين في أنشطة النقل البحري مع متابعة مستمرة لجميع الشكاوى والملاحظات التي ترح من جميع العاملين في هذا النشاط والعمل على حلها..

بالتأكيد مرحلة جديدة مليئة بالتحاس والتحديات وحب التعاون والعمل بروح الفريق الواحد وخاصة ونحن إزاء مرحلة جديدة مليئة بالتحديات والتحديات الخاصة موانئنا المنطقة المحيطة بنا.. حيث دخلت القرى الملاحية المحلية العديد من كيانات وتكتلات مجتمعا أمام تحدى صعب وكبير إذ أن تغير من أساليبنا ونظمتنا في مواجهة هذه الظروف والتحديات حتى تستطيع أن تقف أمام هذا التحدي..



الدواء / هشام بدوي

والانتخاب أعضاء غرف الملاحة الأربعة (الإسكندرية - بورسعيد - دمياط - العري) حيث تمت عمليات الانتخاب في جو هادئ، وإيرادة حرة تدخل من أية جهة، وقد أشرفت هيئات الموانئ على سير العمليات من الألف إلى الياء.

والجدير بالذكر أنه لأول مرة تضم هذه الإنتخابات بزيادة شامة وبمدرن سليات وأعاد جميع الأعضاء، الحاضرين بالتنظيم الجيد، وترار المشاخ المناسب لقم هذه العمليات بسهولة ويسر.. ولعل ما دلل على نجاح هذه العمليات هو إنتكاس عدد كبير من الأعضاء، القضاة في الدورة السابقة حيث كان الشك والريبة تحيط بهم من جهة وكانت الصفاة إنتكاس هؤلاء الذين تصوروا أنهم محاكمة وتخيلوا ويعودهم الدائم داخل هذه الغرف بصفة مستمرة..

تكان الإخفاير حراً بإيرادة الناخبين.. وفطرت وأعطاهم أصواتهم لمن يستحق.. فظهور الصفاة ولأول مرة بفرض الشباب الصاعد والواعد هذه الدورة.. فكانت النتيجة على عكس ما توقع المراقبون.. فكان الحظ

جليهم لدخل الحلية والوقوف على خضية المناقشة مع الصفاة.. لتستمر مسيرة العطاء وتحقيق الهدف التي من أجله أسست هذه المنظمات لتكن مرآة ووسيط شري بين العاملين في مجال النشاط الملاحي وبين الجهات الحكومية المنفذة لتلك القرارات.. ومجملًا من ما حدث في الدورة السابقة

١- هيئة المكتب	(أولا: غرفة ملاحية الإسكندرية)
الرئيس	السيد / حسام وائل لهبطه (شركة إيجيترانس)
نائب الرئيس	السيد / محمد أحمد صهيبي (شركة لينمار للملاحة)
السكرتير العام	السيد / محمد عبد القادر العقاد (شركة ماهرن للملاحة)
أمين الصندوق	السيد / جلال طارق ليمى (شركة إم إس سي مصر)
٢- أعضاء منتخبين	
عضو منتخب	السيد / مروان محمود السمالك (شركة مانكرو)
عضو منتخب	السيد / عبد العزيز محمد أحمد (شركة أريفا للصرايح والتضوين)
عضو منتخب	السيد / محمد حسن صدقي (شركة مارينا للتوكيلات البحرية)
٣- أعضاء معينين :	
من إتحاد العام للفرف التجارية الصناعية عن شعبة النقل البحري	السيد / خالد خيرى السيد / ميلاد أبو سيف
٤- من ذوي الخبرة :	السيد / أحمد سعد رجب السيد / شوكه دوزيم لخدمة البضائع سادات جروب
٥- عضو من هيئة الميناء :	السيد / محسن محمد على نائب رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية
٦- عضو من قطاع النقل البحري	السيد / حازم عبد العليم رئيس الإدارة المركزية للنقل البحري



الاستاذ / محمد المصطفى



الاستاذ / عازف الشرفاوى



الاستاذ / محمد العفان



الاستاذ / عمر رفیق



الاستاذ / حازم عبد الحليم



الاستاذ / حسان لحيطة

لتكوين دعامة أساسية لأداء .. وبالتالي على أكمل وجه في مجال الإدارة .. حتى تكون هذه الغرف جهات مؤسسية تعمل في ظل القانون المصرى ، ووفق حاجاته إلى الارتباط والتشابه القوي مع المؤسسات العالمية المتماثلة ولكن تكون كذلك فرعا للشبورة تسهم في إمداد صناع القرار بالأفكار والمقترحات اللازمة لامتصاص إشراقة متوازنة لمستقبل قطاع النقل البحرى المصرى والذى لابد أن يؤدى دورا بارزا ونشطا في بنية الاقتصاد القومى .

لتسهيلهم كفاءة اتصال بين العاملين بالسوق الملاحي وبين وزارة النقل كجهة يتم الإنفاق داخلها على أى رسالة سيتم توجيهها ..

- على الجانب الآخر حأ السيد المهندس / حمدي الشامي وزير النقل الأعضاء الجدد الذين تم انتخابهم بإزادة حرة من أعضاء الجمعيات العمومية الذين يمثلون كافة الأنشطة الملاحية المختلفة بدورهم الحالي .. وقد دعاهم سيادته بتعيين كرادير ومتخصصين في النقل البحرى

على الجانب الآخر .. أشاد جميع رؤساء هيئات الموانئ بأسلوب وإدارة العمليات الإنتاجية التي تمت على مستوى الموانئ الأربعة وكان هناك تعاوناً وثيقاً بين أعضاء غرف الملاحة، وسلطات هيئات الموانئ لكانت النتائج إيجابية على كافة المستويات.

- هذا وقد أبدى جميع رؤساء هيئات الموانئ تعاونهم واستمرارهم في دعم مجالس وإدارات غرف الملاحة الجديدة، وتوليف كافة التسهيلات لأداء رسالتهم



الاستاذ / عبد المجيد مغر / الاستاذ / محمد مصيحي / الاستاذ / أحمد نفاذ / الاستاذ / عبد العزيز محمد / الاستاذ / مروان السيد

ثانياً : غرفة ملاحة السويس	ثالثاً : غرفة ملاحة بورسعيد	رابعاً : غرفة ملاحة دمياط
السيد / محمد أحمد علي (سيد علي) (شركة دومينون) السيد / أحمد مصطفى بدوي (الشركة المصرية الصينية) السيد / السيد محمد الرندي (شركة بارا الرندي للخدمات البحرية) السيد / محمد السيد الشرف (شركة القناة للفرات الملاحية)	السيد / محمد علي فرج الصهايد (شركة اطلس للخدمات البحرية) السيد / محمد عبد صديق الصفي (شركة ميتشل جوتيرسون سن لتدكي للملاحة) السيد / أحمد محمد عبد الحليم فراف (مؤسسة شرك للتجارة والأعمال البحرية) السيد / خالد عبد الملك إسماعيل (شركة ثير ترانس للملاحة والتجارة)	السيد / عبد العظيم السيد فحمان الرندي (الرندي وشركه للفرات الملاحية) السيد / أحمد عبد القادر العفان (شركة ماهريني للملاحة) السيد / أحمد إبراهيم السيد الطناني (من خدمة النقل البحرى) السيد / ماجد لويس توفيق (هينا تيرد ترمين سفن وأشغال بحرية)
السيد / محمد ناجي فرج (شركة أطلانتك للملاحة) السيد / هيد المجيد محمد مطر (شركة البحر الأحمر للملاحة) السيد / محمد علي رضوان (شركة الرضوان للملاحة)	السيد / عمرو أحمد مصيحي (شركة لينهار للملاحة) السيد / محمد أحمد مصليح (شركة هاردي فيب سيلابز إيجيت) السيد / عادل محمد الشرفاوى (توكيلات الشرفاوى للملاحة والتجارة)	السيد / معتز محمد إسماعيل (الكتيب المصرى للإستشارات البحرية) السيد / زهارة عبد المنعم زهارة (زودة للخدمات البحرية) السيد / مصطفى محمد خليل عبد العظيم (خط C.M.A. الملاحي) السيد / فكري عبد النمس (شركة إيجيترانس)
السيد / فاروق عبد الحميد عبد العزيز السيد / عمر رفيق عبد الناصر	السيد / محمد السيد سعدا السيد / همد البواب	السيد / هيد المنعم فغيل السيد / أحمد إبراهيم السيد الطناني
السيد / هاشم السيد أحمد شركة ريوال للخدمات البحرية السيد / محمود محمد فخري إدارة الحركة - هيئة قناة السويس	السيد / جلال عبد العظيم الذهب إدارة الحركة - هيئة قناة السويس السيد / محمد باهر الحلوچي توكيل ورومز	السيد / هاشم طحى شركة ميرسك إيجيت السيد / عمرو النجار شركة التجار
السيد / إبراهيم عبد السلام العنواوي رئيس الإدارة المركزية لميناء السويس والأديبة	السيد / مختار هاشم نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد	السيد / إبراهيم فغيل رئيس الإدارة المركزية للشئون البحرية والفنية بهيئة ميناء دمياط
السيد / نور الدين إسماعيل نجم مستشار شئون النقل البحرى	السيد / كامل النجدة مستشار قطاع النقل البحرى	السيد / نبيل الطفي مستشار قطاع النقل البحرى

مثلث برمودا



متابعة ياسمين عبد المجيد

ربما الكثير سمع عن هذا المثلث المربع والذي دار حوله كثير من القصص الغريبة. ولكن رغم كثرة ما قيل عنه مازال السر غامضاً إلى الآن ولكن ما هو مثلث برمودا؟

مثلث برمودا عبارة عن مثلث وهمي يمتد غرب المحيط الأطلسي تجاه الساحل الجنوبي الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية وتبلغ مساحته نحو ٧٧٠٠٠ كيلو متر مربع ويقع رأسه الشمالي في جزيرة برمودا وهي مستعمرة بريطانية عاصمتها هاملتون ويقع رأسه الجنوبي الشرقي في "بورتوريكو" وهي قاعدة عسكرية أمريكية تتكلم الأسبانية ويقع رأسه الجنوبي الغربي في "ميامي بولاية فلوريدا الأمريكية ثم إلى كوبا ثم "هايتي" ثم "بورتوريكو" ثم مرة أخرى إلى "برمودا" ويضيق مثلث برمودا على أكثر من ٣٠٠ جزيرة مائة منها لم تكتشفها قدم بشرية حيث يتجنبها الملاحون بسبب الغموض المحيط بها.

سبب التسمية

أما لماذا سميت هذه المنطقة بمثلث برمودا لذلك سبب شكلها الجغرافي الذي يشبه المثلث ولكن في الواقع إن سبب التسمية يعود إلى حادث إختفاء مجموعة كانت لحاقاً لقرابه في ٩ ديسمبر ١٩٤٥ على شكل مثلث وكان أن من إجتاز هذه المنطقة على الرعاثة المشهور كريستوفر كولومبس وحتى عن مشاهدته أشياء غريبة على طول رعيته لكثرة من التي تسقط في مياه المحيط وكذلك إختلال البوصلة الخاصة بالسفنية بشكل غريب ولأن بعد خمسة قرون من رحلات كولومبس إلى بوال السلازم ما هو سر هذا المثلث ؟ .. وقد سميت هذه المنطقة بعدة أسماء "بحر الشيطان" "مثلث الشيطان".

بداية ظاهرة الإختفاء في برمودا

في عام ١٨٥٠م إختفت من هذه المنطقة أو بالقرب منها أكثر من ٥٠ سفينة، إستطاع بعض قادتها أن يبعثوا رسائل في لحظات الخطر، وهذه الرسائل كانت مهمة وغامضة ولم يستطع أحد أن يفهم منها شيئاً ومعظم هذه السفن الإختفية تتبع الولايات المتحدة الأمريكية، وأولها السفينة "سجنت" التي إختفت وعلى متنها ٣٤ راكياً، تلاها إختفاء القارصة "سكروبيون" عام ١٩٦٨م وعلى متنها ٩٩ بحاراً ومن السفن التي إختفت في مثلث

برمودا : في عام ١٨٨٠م "السفينة الإنجليزية" "التي إختفت وعلى متنها ٢٩٠ فرداً، وفي عام ١٩١٨م "السفينة الأمريكية "سايلكلوب" وبعد أفرادها ٣٠٩ فرداً.

في إختفاء في ١٩٠٩م في منطقة معينة شمال غرب المحيط الأطلسي (بحر سارجاسو) الذي إختفي بمراته حيث إتشير مياهه بوجرة نوح محين من حامل البحر يسمى "سارجاسو" يطفو

بكيمات كبيرة على المياه على هيئة كتل كبيرة تعوق حركة التيارات والسفن. وتتميز بحر "سارجاسو" بهيئته الشام، فهو بحر ميت تماماً ليس به أي حركة حيث تنذر به التيارات الهوائية والرياح، وقد أطلق عليه الملاحون أسماء عديدة منها "بحر الرعب"، "مقبرة الأطلنطي"، وذلك لما شاهدوا فيه من رعب وأهوال أثناء رحلاتهم. وقد أشارت رحلات البعثات الجندية إلى وجود عدد كبير من السفن والغارب والقرصات رائدة إلى أعماق هذا البحر حيث يرجع تاريخها إلى فترات زمنية مختلفة منذ بداية رحلات الإنسان عبر البحار، ومعظم هذه السفن غاصت في أعماق هذا البحر في ظروف غامضة، هذا في جانب إختفاء، وقد عدد كبير من السفن والقرارب، وقد أن تترك أي أثر، وأيضاً في أعماق هذا البحر يوجد العنات من الهياكل العظمية لبحارة وركاب هذه السفن الفارقة.

ظاهرة إختفاء الطائرات

وصل نشاط الإختفاء إلى سوء المحيط الأطلسي حيث حدثت ظاهرة إختفاء الطائرات في سوء الأطلسي وليس في مياه فقط.

ففي عام ١٩٤٥م انطلقت من قاعدة لودير ديل بولاية فلوريدا الأمريكية خمسة طائرات في مهمة تدريبية في رحلة تبدأ من سايلوسا

(المسافة ١٦٠ ميلاً شرق القاعدة ثم ٤٠ ميلاً شمالاً وكانت تطير على شكل مثلث، عدد أفراد هذا السرب خمسة طيارين وملاحين مساعدين على قدر عال من المهارة والغيرة، وفي أثناء هذه المهمة كان السرب يتبعه في لحظة ما نحو حطام سفينة شحن بضائع يطفو على سطح المحيط جنوب

بيميني وأثناء إنتظار القاعدة الجوية لرسالة من (السرب ١٩) لتعديدها، وصلت وتعليمات الهبوط، تلقت القاعدة رسالة غريبة من قائد السرب تقول نحن في حالة طوارئ يبدو أننا خارج خط السير تماماً لا نستطيع رؤية الأرض، لا نستطيع تحديد المكان أعفد أننا غداً في الفضاء كل شيء غريب وموشو غداً في استطع تحديد أي اتجاه حتى المحيط أمامنا يبدو في وضع غريب لا نستطيع تحديده

ونقلت بعد ذلك كل سبيل الإتصال بين القاعدة والسرب ١٩.

ومن الطائرات التي إختفت في مثلث برمودا

١- قس عام ١٩٤٥م إختفت طائرتين من

قاذفات القنابل تابعةين للقوات الأمريكية.

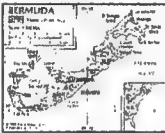
٢- في عام ١٩٤٨م إختفت طائرة الركاب البريطانية "ستارتيجر" وعلى متنها ٣١ راكياً.

٣- في عام ١٩٤٩م إختفت طائرة الركاب البريطانية "ستار ايرل" وعلى متنها ٣٧ راكياً.

٤- في عام ١٩٥٦م إختفت الطائرة (٥٥٥م) التابعة للبحرية الأمريكية مع طاقمها السكون من (اصفرأفراد) وغيرها.

وهذا كل ما لايد من سجلات، هل هناك توقيت معين لحدوث هذه الطائرات في مثلث برمودا؟ لاحظ المراقبون أن معظم الكوارث تقع في مراسم معينة أطلقوا عليها مراسم الإغفاءة وهي فترة الإنجازات بين شهر نوفمبر وديسمبر وإبرابر خاصة التي تسبق بداية السنة الميلادية الجديدة أو بعدها.

الانقصارات التي تصير لها مثلث: نظرية الأطلسي المظلمة: وتقول أن هناك علاقة بين ظهورها وإختفاء السفن



والطائرات في هذه المنطقة. لا نظرية الأندلس: علاقتها مع حدث في مثلث برمودا وتقول أن حدوث الهزات الأرضية في قاع المحيط تعطلت عنها موجات عاتية وعنفية ومفاجئة تجعل السفن تنطفي وتضيع إلى الغاء بشدة في لحظات قليلة، وبالنسبة للطائرات يتولد عن تلك الهزات والأمواج في الأبرياء ما يزيد إلى إختلال في توازن الطائرة وعدم قدرة قادتها على السيطرة عليها.

٢- نظرية المحيطات: علاقتها مع حدث في مثلث برمودا وتقول أن حدوث الهزات الأرضية في قاع المحيط تعطلت عنها موجات عاتية وعنفية ومفاجئة تجعل السفن تنطفي وتضيع إلى الغاء بشدة في لحظات قليلة، وبالنسبة للطائرات يتولد عن تلك الهزات والأمواج في الأبرياء ما يزيد إلى إختلال في توازن الطائرة وعدم قدرة قادتها على السيطرة عليها.

جذب شديدة وغريبة. لا نظرية المسحج للحيوانات: وهي أقرب النظريات لتفسير مثلث برمودا، حيث أن القوة المغناطيسية في مثلث برمودا لا يستبعد بأي حال من الأحوال ارتباطها بقدرات الدجال من تسخيرها سلباً لتحقيق ما يصبوا إليه من قننة البشر وإخراجهم من زمرة الإيمان عند ظهور المسحج الدجال المزعومة.

المسيح الدجال إختف منطقة برمودا قاعدة إنتقال كشف عنها السبب ما يحدث فيها. إلى الطياران الطائرة ليست إلا وسائل ذات تقنية رفيعة المستوى تعوق بفوق قدرات البشر تمكن السفن العديدين عن (مثلث برمودا) مثل الحديث عن السكيات الخرافية والأساطير الإغريقية والفنص الخيالية؛ ولكن يبقى الفارق هنا هو أن جثثكم برمودا حقيقة والقيمة استمساها في عصرنا هذا وقرأت عنها في مصفنا الرومية ويذهب بالقول بأن مثلث برمودا يعتبر التحدي الأعظم الذي يواجه إنسان هذا القرن والقرون القادمة.



FAIRTRANS

Marine, Transport & Logistics

FAIRTRANS

LINE	VESSEL	ETA	PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	PONL COBRA	5123	30/12/2003	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
	CS CHAMPION	0124	06/01/2004		
	CS INNOVATOR	0224	13/01/2004		
	CGM CAPELLA	0324	20/01/2004		
	PONL DAMIETTA	0424	27/01/2004		
EPIC SERVICE	PONL DAMIETTA	4833	04/01/2004	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY
	CGM CHARDIN	4933	11/01/2004		
	CGM CONSTELLATION	5033	18/01/2004		
	PONL COBRA	5133	25/01/2004		
INDAMEX	INDAMEX MALABAR	3246	22/12/2003	US EAST COAST	SRI LANKA, INDIA
	INDAMEX CHESAPEAKE	3247	30/12/2003		
	INDAMEX DELAWARE	3248	06/01/2004		
	MUMBAI INDAMEX	3250	20/01/2004		
	DALIAN	3251	27/01/2004		

For reservation please call:-

Fairtrans port Said (Head office)

Hassan Abdel Karim Tower

Ahmed Shawky and Elgomhoria street

P.O. Box 752

Tel(s) : + 20 66 326893 - 326894 - 345776 - 345796

324962 - 337048

Fax (s) : + 20 66 324898 - 334896

Trx (s) : 63180-63150 FAIR UN

General e- mail : fairtrans@bec-online.com

URL: www.fairtrans.com

ملحمة إنجازات هائلة تحققت في موانئ بورسعيد تؤملها لأن تكون من أكفأ موانئ المنطقة

حوار : عبد الرحيم مصطفى

- يتزامن بدء العام الجديد ٢٠٠٤ بما يحمله من بشارت الأمل والخير لموانئ بورسعيد النشطة لدعم مسيرة التنمية والإزدهار في شتى المجالات والاكتشفة داخل تلك الموانئ الواعدة والتي أصبحت بقطرة وواجبة مشرفة للموانئ المصرية في سعيها الدؤوب لوضع مكانتها على الخريطة العالمية .

- وتأكيدا لمصداقية المنظمات الدولية والموانئ العالمية والتي رصدت عن كلب ملامح التطوير داخل هذه الموانئ في الفترات الأخيرة .. جاءت المنطقة .

وتفصيل هذه الإنجازات .. أؤكد لكم أن كل ما حقق من إنجازات هو بالتأكيد محصلة لتخطيط سليم ومتابعة فعالة من السيد المهندس / حمدي الشبيب وزير النقل وكذا القيادة التي تصير دفة الأمور بروح عمل الفريق الواحد ومجموعة العاملين بالهيئة على درهم الفعل بالتعاون مع قياداتهم فيما تحقق من إنجازات .

- أيضاً بفضل منح إقرار واستقرار والتجسيدات التي منحها الحكومة للموانئ المصرية بصفة عامة وموانئ بورسعيد بصفة خاصة لتكفل قوة مزدهرة مع الموانئ المجاورة .

وأنتى أحمد الله فإذلال إدارتي لتلك الموانئ خلال هذه الفترة قد رعت الصلحة العامة والخطاط على مكانة هذه الموانئ وذلك بالتعاون مع إخواني العاملين الذي جمع الحب والتعاون الصادق وبيننا وكان الأمل هو هدفنا إلى المستقبل وبأن الله سوف تقدم ثمره جهد العاملين بالهيئة الشيوخ العملاق ميناء شرق بورسعيد وسوف يكون منافساً قوياً للموانئ العالمية .

كما أن التنسيق بين أجهزة الموانئ والجهات المعنية وخاصة محافظة بورسعيد بدأ بمشابة ثمره الكفاح والمجهود الذي أضفى علينا هذا الحصاد وهذا النجاح الذي أشادت به القيادة السياسية والمنظمات الدولية .

وبرغم الظروف السياسية والاقتصادية التي مرت بها المنطقة في الآونة الأخيرة فكانت موانئ بورسعيد بفضل إدارتها الحكيمة تسعى إلى تحقيق طفرة إدارية واقتصادية غير مسبوقة وحقت أرباحاً سيادية وهذا يرجع بالطبع إلى المناخ الجيد الذي أنشأ بالحرية والديمقراطية والذي وفره لنا قائدنا المبارك الرئيس / محمد حسني مبارك فكانت المحصلة النهائية نجاحات وفرازات .

ملامح الملحمة

التجهيزات والإمكانيات

أولاً : حركة البضائع
نظراً لأن ميناء غرب بورسعيد يلمح دوراً



اللواء بحري / أحمد الصادق
رئيس مجلس الإدارة



السيد المهندس / حمدي الشبيب
وزير النقل



اللواء بحري / عصام بدوي
رئيس قطاع النقل البحري

مكاتبها المميزة على الخريطة العالمية .

والواء بحري أحمد الصادق رئيس هيئة موانئ بورسعيد الذي إمتدح على لقائنا بالصدق والموضوعية لفرص رؤية العمن ونهض الواقع عن كل ما هو جديد داخل هذا الصرح وليرسم لنا هذه الملحمة التي شهدت إنجازات ضخمة وخاصة في مجال البنية الأساسية ورفع كفاءة تلك الموانئ بخدمة الممتدة والتي لولها لما تسابق المستثمرون ورجال الأعمال والخطوط العالمية على هذه الموانئ في المنطقة .

نهنئ أنفسنا أولاً على مدى ما وصل إليه مرانتيك من رقي وإزدهار ومكانة عالمية في كافة المجالات .. لنا تفويض سيأتكم أن تعطينا علاج سريعة من ملحمة الإنجازات والتحدى داخل هذه الموانئ حتى صارت بهذه العزيمة من

الإزدهار .. أولاً .. أرحب بسملة إترناشيونال المتخصصة والتي تصنف بالصدق والموضوعية وأنها قريبة منا بالمناخ داخل موانئنا .. ونهتكم بقدوم العام الجديد الذي استشرق فيه الأمل والخير على بلدنا الحبيب مصر وعلى موانئنا وتقديم وإزدهار .

وقبل أن أتطرق إلى مرحلة التطوير التي شهدتها موانئ بورسعيد في الفترات الأخيرة والتي شرفت برئاستها ومتابعها

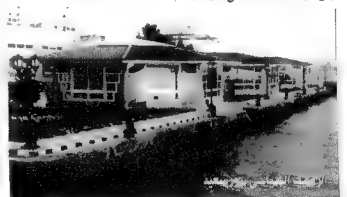
- فضلاً عن ذلك المتابعة المستمرة من القيادة السياسية وفي مقدمتها السيد المهندس / وزير النقل الذي يتابع باستمرار ويحرص دائماً على مدى تطوير الموانئ المصرية لتصبح موانئ متقدمة تتبع أحدث الوسائل والتقنيات الحديثة التي تؤهلها إلى المرتبة العالمية بكل ثبات وإقتدار .

- ننشأ الجهود لما وصلت إليه هذه الموانئ من تميز في الكفاءة والأداء العالي في كافة الأنشطة المشغولة والمتداولة داخل الميناء ، شحن وتفريغ تداول حاويات - خدمة سفن وأصلاحها

وصيانتها .. فضلاً عن تميزه بالقدرة العالية في إستقبال سفن الركاب وتسيط الحركة السياحية في البلاد عبر رحلات منتظمة تقدم إليها من جميع الدول الأوروبية وموانئ البحر المتوسط .

- هذا وقضاً من ميناء العرش الذي إنطلق بملحمة تطوير قوية قفز بها هذا الميناء البكر إلى ميناء قوى يتنافس بقدرة موانئ الشين الأخرى .

- وإضافة إلى هذه الملحمة جاءت اللجنة الأخيرة لتواصل مسيرة التنمية والإزدهار داخل هذه الموانئ العملاقة .. الشيوخ الكبير ميناء شرق بورسعيد "شرق التفريعة" التي تم الإنشاء ونجاح التجربة الأولى لتخليقه ليضرب قريبا إلى كركبة موانئ بورسعيد العملاقة لتضع بكل الفترة





مخطتها التي

تحتفل في شركة لتداول الحوايات .. فقد بلغت تداول الحوايات عام ٢٠٠١ إلى ٥٥ ألف حاوية بعد ٢٥ حاوية من الساعة ومن المتظر أن تصل إلى ٦٠ ألف حاوية بعد

زيادة الأثاث العملاقة إلى ستة أوثان وتزويد المحطة بمعدات لتداول المعطورة .. بالإضافة إلى الساعة الخارجية المطلة بالمحطة بحوالي ١١٠ ألف متر مربع .. هنا وتستخدم المحطة أحدث الوسائل التقنية لاستقبال وإرسال بيانات السفن بنظام B.D.I. رايها : حركة الساعة والركاب : يعتبر ميناء بورسعيد ميناء السباحي الأول في مصر لما يتوسط به من أرصفة سياحية متنوعة وسرعة إجراءات وحسن معاملة .. مما أدى إلى زيادة مطردة وإنتعاش حركة الساعة وتوافد السفن السياحية إلى ميناء .. حيث أشارت الإحصائيات الأخيرة أن عدد السائحين الذين يدخلون مصر عبر ميناء بورسعيد يصل إلى حوالي ٢٥٠ ألف ركاب (سائح) .. والسفادون إلى ٦٦٥ ألف سائح ، وقد بلغت سن الركاب السياحية القادمة إلى

حاما في تداول التجارة الخارجية العالمية من خلال أو عبر قناة السويس فتوافر فيه الإمكانيات التي جعلته من أكمل الموانئ .. بالمينا ، يقدم مزيداً من التسهيلات والتخفيضات للمتعاملين معه في الأنشطة المتعددة ومنها :- أنشطة الحوايات - الغلال - أرصفة التفرغ - التفتين والساحات بجانب مساحات جديدة لغرفة أغراض التفتين. وحيث أن هذه التسهيلات كانت الدعامة الأساسية لحركة الإنتعاش في التعامل التجاري وكان لها أثر إيجابي على مدى تنشيط وتطوير التعامل التجاري بالمدينة الحرة بتحويل ميناء بورسعيد الحالية لتداول السلع الغذائية. إضافة إلى ذلك مشروعين إضافيين لتفريغ الحبوب الصلب بطاقة تخزينية ٥٠٠٠٠ .. والتفتيل نشاط التخزين والساحات بالمينا تم تفرير ٢٦ مخزن بمساحة ٩٠ ألف متر مربع وهي مخازن حديثة ومضاداً وقائية الإطالة والرائحة.

هذا بجانب الساحات المكشوفة للضائع العامة بمساحات ٨٠ ألف متر مربع كان لها الأثر الفعال في حركة الإنتعاش ، إضافة إلى ذلك وجود منطقة حرة داخل الميناء بمساحة ٢٨٠٠ متر مربع هلزة على إضافة ساحات جديدة في الفرقة الأخيرة لغرفة أغراض التخزين داخل ميناء ، تقدر مساحتها بحوالي ٦٠ ألف متر مربع .

تواجد بالمينا ١٦ وصيفاً بطول ٤٠٠٠ متر بأصنام مشرفة حيث تم يدعمر هذا النشاط طاقة مستجيبة من ميناء في تفرغ جميع أنواع البضائع بطاقة إجمالية تصل إلى ٤ مليون طن / سنوياً ، كما تم تطوير أرصفة حوض شريف بزيادة الأحاسيا إلى ٢٤ قدم .. يدعمر هذا النشاط طاقة مستجيبة من الأثاث البنية المختلفة تبدأ من حمولة ٣ طن وحتى ١٦٥ طن ، وأن معدلات التفريغ تبدأ ما بين ١٥٠ طن إلى ٣٠٠٠ طن / يوم .

تألف : تداول الحوايات (محطة حوايات بورسعيد) : لا شك أن الخطة الطموحة لميناء بورسعيد في مجال تداول الحوايات تستلحق إلى حازم المجهود من خلال

إلى حالة الركاب باب (٢٤٠) لاستقبال ركاب سياحة البحوث وتقديم كافة الخدمات لهم .

هياكل العريش الواقع لا شك أن ملحة التطوير إستندت إلى هذا الميناء - الوارد المتخصص في تصدير خامات الفحم - الأسمنت - الملح - المنتجات الزراعية - الخامات - ويعتبر الميناء والمنفذ لمحافة شمال سيناء .. وقد مر الميناء في مراحل تطوره بثلاث مراحل منذ إنشائه عام ١٨٧٧ .. فقد بدأ ميناء ، باستقبال عدد ٢ سفينة وسعد إستنهاه .

الرحلات الأولى والثانية وصل الآن مشربوط عدد السفن التي يستقبلها الميناء إلى ٩٥ سفينة حتى حمولة ١٠٠٠٠ طن ، وصاري تنفيذه المرحلة الثالثة للتطوير التي يتم من خلالها زيادة حجم الميناء من ٧٠٦ متر إلى ١٢ مترًا ليصبح إستقبال سفن ذات حمولات ٣٠٠٠ طن بدلاً من ١٠٠٠ طن .. وهذا يعكس مدى خطة التطوير المتشبهل للميناء ليقوم بدور فعال لغرفة الإقتصاد القومي عن وضع كافة التسهيلات للسفن الواردة ورفع كفاءة ميناء .

ميناء شرق بورسعيد وبعات القبة الأخيرة لهذا الصرح العملاق .. ليكفل المجهودات الضخمة ويوفر بمرافق بورسعيد إلى الألف ويجعلها عالمية خارج النافذة .. فالميناء من ميناء شرق بورسعيد طويل وشي بالهدل الذي خطط لأجله فقد أنشئ هذا الميناء على مساحة ٢٢٧٠٥ هكتار بهدف خدمة التجارة العالمية التي تعبر قناة السويس .

وعندما السطة الصناعية للكرة جنوب ميناء على مساحة ٨٧٠٥ كم ، والإستفادة من عبقرية ميناء كان في مقلتي القارات الثلاث .. هذا الميناء يعتبر مخرقة وواجهة مشرفة للموانئ المصرية .. قد إنتهت أعماله ، ونقلت أول تجربة لتشغيله بنجاح .. وما عى إلا أشهر قليلة ويضرب السيد الرئيس / حسني مبارك بأفقاته أمام العالم ليعلمها

وصف بضع عامه

على أحدث طراز معماري تتكون من ثلاث وحدات إدارية تقدم كافة الخدمات التي يحتاج إليها السائح من : جمارك - بنوك - جوازات - مكاتب ملاحة .. مع تزويد هذه المنطقة "بمزار" للبحاات الشرقية والهدايا .

كما تم تطوير سور الميناء - السباحي وتدعيمه على مستوى سباحي إضافية وجه حضاري للمنطقة .. كذلك إمتد التطوير

بصرامة أن تصل قدرته على إستقبال ومعالجة بكافة القدرات التي تجعلها قادرة على المنافسة وتزجيه جدا من الموانئ العالمية .

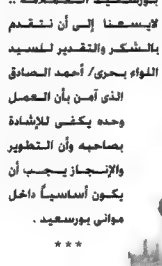
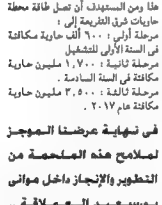
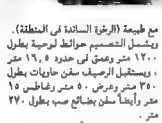
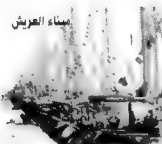
كما أن ميناء شرق بورسعيد يعتبر من الموانئ الحديثة التي تادي بها السيد الرئيس ويعتبر هذا الميناء هدبة للصينيين عام ٢٠٠٤ لتكتمل منظومة الموانئ المصرية في مصر .

شهر ليلية ويتم تشغيل رصيف الحوايات بميناء شرق بورسعيد الذي صم بنظام الحوايات اللوحية بما يتناسب

مع طبيعة (الفرقة السائنة في المنطقة) . ويشمل التصميم حوايات لوحية بطول ١٢٠٠ متر وعرض في حدود ١٦,٥ متر ، وستقبل الرصيف سفن حوايات بطول ٢٥٠ متر وعرض ١٥ متر وبخامس ١٧ متر وأبعاد سبن بضع صب بطول ٢٥ متر .

ومن المستهدف أن تصل طاقة محطة حوايات شرق التفريعة إلى : مرحلة أولى : ٦٠٠ ألف حاوية مكافئة في السنة الأولى للتشغيل . مرحلة ثانية : ١,٧٠٠ مليون حاوية مكافئة في السنة السادسة . مرحلة ثالثة : ٣,٥٠٠ مليون حاوية مكافئة عام ٢٠١٧ .

في نهاية عرضنا الموجز لملاحم هذه الملحمة من التطوير والإنجاز داخل موانئ بورسعيد العملاقة .. لايسعنا إلى أن نتقدم بالشكر والتقدير للسيد اللواء بحري / أحمد الصادق الذي آمن بأن العمل وحده يكفي للإشادة بصاحبه وأن التطوير والإنجاز يجب أن يكون أساسياً داخل موانئ بورسعيد .





الهندسية للحاويات

شركة

الخدمات الشركة :

1- فحص الحاويات

2- فحص الحاويات المتضررة (تسريب) - فحص الحاويات

3- فحص الحاويات المتضررة

4- فحص الحاويات المتضررة (تسريب) - فحص الحاويات

5- فحص الحاويات المتضررة (تسريب) - فحص الحاويات

6- فحص الحاويات المتضررة (تسريب) - فحص الحاويات

خدمات الشركة :

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشييد الحاويات المضارعة



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (إمام ملاك البستان) خاف علق مركزي - ساسا - الإسكندرية
تليفون : ٥٨٤٣٣٩٨ (٠٣) تليفون/فاكس : ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) ص ب ٢٢٠ سدى خمار - الإسكندرية



خطوة
منصية

نشأت الربيعي يكتب:

مشروعات إسرائيل الوهمية

دعوة للكهية



إيه؟ لن تتوقف المحاولات الإسرائيلية لتفككة مسيرة الاقتصاد والتنمية الشاملة، فمن حين وآخر يخرج علينا أحد سياسات اليهود الواهمين بمخطط ما لا يهدف من وراءه سوى زعزعة الاستقرار في مصر وعرقلة تلك المسيرة التنموية الشاملة وكان آخر تلك المحاولات ما صرح به السيد **نتنياهو** رئيس وزراء إسرائيل الأسبق والوزير الحالي في حكومة **شارون** حيث صرح بأن إسرائيل بصدد الدخول في مشروع ضخم للمشاركة مع الأردن وبتمويل من الولايات المتحدة الأمريكية لإقامة طريق يري أو خط سكة حديد يربط بين إشدود وإيلات مما يؤدي إلى تحويل انظار العالم من قناة السويس إلى ذلك المشروع الجديد العملاق هكذا تحدثت العالم وتناقلت وكالات الأنباء وأخذ المحللون والمراقبون يتحدثون في هذا الموضوع باستفاضة والكل ينظر إلى الموضوع من زاوية يرى أنها الأولى بأهتمام.

فإنناك رجال السياسة والإستراتيجية الذين ينظرون إلى هذا المشروع بنظرة إسرائيلية قوامها الحفاظ على الأمن القبرسي لمصر، كذلك هناك رجال الاقتصاد الذين لا يهتم سوى دراسة الأبعاد الاقتصادية والمردودات المالية والتأثيرات المتعارضة لأي مشروع جديد، وهناك فريق ثالث يأخذ كافة الأبعاد في الاعتبار والصحيح لنا يمكن تجاهل أو إهمال الأبعاد الإستراتيجية والأمنية بل يجب أن تكون في أروية الاهتمامات كذلك لا سبيل لتجاهل الأبعاد الاقتصادية بكافة جوانبها ونشأتها، والخلاصة أن نتاج تلك التحليلات أوصفتنا إلى نتيجة واحدة وهي القلق للمستقبل والخوف على مقدرات مصر السياسية والإستراتيجية والإقتصادية وأن هذا القلق يدفعنا إلى محاولة دراسة القضية من جوانب إستراتيجية المستقبل حيث أن الدولة الصليبية هي أو المشروع الذي لا جدوى له إلا أنه يكون قد أضر الاقتصاد فهدأ مقبولة وإلى حد كبير، لذلك أرفض النتائج المغلفة بالتحليلات، الفريق الذي يقول أنه لا خطورة على قناة السويس (لا يكون صادقاً في هذا الوقت أما في المستقبل ما هو الوضع؟! هل يعتمد معاملاً الأمن إلى صلا نهاية؟ أن هذا تعلق توازن إقتصادي وسياسي يكون عندها المرفأوس أسس مقبول اليوم والفريق الثاني الذي يرى أن قناة السويس مهددة يجب أن ينظر له بعين الإهتمام والإهتمام وكذلك القلق المشرب بالخطر، إن الأضرار لنقل دائماً يجب أن تنصى وجهة النظر الأسوأ والأكثر تشاؤمية حتى نستطيع أن نرسم الخطط الإستراتيجية البديلة بطريقة صليبة تأخذ جميع النقاط في الاعتبار وجعلنا نكتشف مستقبلنا أننا كنا نقضي على أنفام مشتتة لن ينظرنا ذلك أبداً، إنني طالعت ما كتبه كلا الجانبين من تحليلات وأطعمت على مزيد من الآراء والتحليلات البديلة في مجال القناة يرون أنه لا مشاكل ولا خطورة على شرفاتهم الماتى العالسي فلا مجال - من وجهة نظري - للالتصاف لقناة السويس تخطت جميع مراحل النكسة وصارت بحق خارج جميع أطر النكسة، ولهم حججهم وأدعاهم المقبولة كذلك، ولكني ومع كامل تقديري لهذه الآراء والمهيج لأنهم مفروقة في الشغالات ولم ينظروا من جانبهم هذا الفئال الذي يمكن أن يفرغنا في بهيرات الوقت لا يتغير فيه الناس - إن هؤلاء يجب عليهم أن يفحصوا وجهة النظر الأكثر تشاؤماً التي يستطيعون مواجهتها.

International
Specified periodical international economic magazine
Published under license from Lebanon

Editor consultant
Capt./ Assem Elsayed Ahmed
Editor in chief and manager in charge
Capt./ Haseen Mohyeldin Chasban
Legal Advisor
Dr / Ali Awad Haseen
Editor supervisor
Abdel Sateem Elsayed Ahmed
Officer

Head Office
Lebanon Beirut
P.o.b (6461/14)

Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)
Mobile : (+961)-(3)-(354556)

Egypt - Alex.

51,Victor Amanuel St., Sniouha
Tel & Fax : (+2)-(3)-(4275117)
E-mail: assem365@hotmail.com

Suez
Sagouli
Tel & Fax : (+2)-(3)-(5748650/5760533)

Syria
Capt. Ahmed Badawy
Tel-Mob. : (+2) - 0123184320
Abd El - Rehim Moustafa
Tel : (+2) - (062) - (5784465)

Lebanon
Mohamed Hussein Saleh
Tel : (+2) - (064) - (348081)
E-mail: mags1@hotmail.com

Syria
Ibrahim Salim Dair Atany
Tel & Fax : (+963) - (43) - (711899)

Saudi Arabia - Jeddah
Tel : (+966) - (2) - (8389985)
Fax : (+966) - (2) - (8389469)

Emirate
P.o.b.29882-Dubai
Sheriff Saleh Mokhtar
Mobile : (+971)-(6)165320

USA New York
Moh. Mahmoud El Moghary
Tel : (+1)-(718)-(3819188)

البقاء لله

الواء / عاصم السيد أحمد

وأمره جولة إسرائيلية حولنا ويصعب علينا
يعين بزمه من الزمن والأسي
المفكر لها ياذن الله

حرم الحاج / عبده صديق المصطفى

رئيس مجلس إدارة شركة ميتشل جونيور للملاحة

ووالدة

السيد / عادل المصطفى

الفتصل الفخري لتركيا بيومسعيد
تقد الله القليلة بأوسع رحمته وألم أسرته الصبر والمباران

هناك غزو يد وهدمنا وهو الإتخدام عالم التكنولوجيا لحياتنا في كل صغيرة وكبيرة فالعلم يؤكد كل يوم إنه لا يوجد مستحيل حيث إنه كل يوم يظهر ما هو جديد من ابتكارات وإختراعات تخصص أدق تفاصيل حياتنا وبعضها يكون مفيد والبعض الآخر يثير الدهشة والعجب وبعضها يكون نموذج للترف وبعضها وبعضها... واليك بعض نماذج ونتائج هذا الإتخدام...

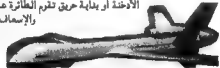


نيوسكوت... بدلة غوص فريدة من نوعها

قامت مؤخرًا إحدى الشركات الفرنسية بصنع بدلة غوص أطلق عليها اسم نيو سكوت توفّر هذه البدلة للغواص الحماية من الضغوط الخارجيّة مما يمكنه من الوصول إلى عمق يصل إلى ١٠٠٠ قدم بالبقاء لفترات طويلة والصعود إلى السطح في غضون دقيقتين وهذه البدلة مصنوعة من التيتانيوم والفلزّات والألمنيوم والتيفلون وبذلك هي لا تصدأ بهاتين ذلك فإن هناك شائكة مزودة بالصوت تقوم بتحضير رقائق الغواص الموجودين فوق سطح الماء... عندما يكون هناك خطر أو مشكلة ما.

طائرة للهامم الصعبة بدون طيار

إنها طائرة صممت خصيصاً لمراقبة الغابات من أجل عدم دقّ أرجل أو حركات وهي مزودة بنظام مراقبة للتحغيرات الحرارية يعمل بالأشعة تحت الحمراء إلى جانب قرون إستشعار عالية الدقة للأشعة وفي حالة رصد أي حالة على سطح من الأشجار أو بداية حريق تقوم الطائرة على الفور بالإتصال بالمطابق والإسراع وقام بتصميم هذه الطائرة وكالة الفضاء الأمريكية أملا في تقليل معدلات الحرائق والكشف عنها مبكراً.



اصفر وايقظ في العالم

إبتكرت إحدى الشركات اليابانية اصفر وايقظ وهو الصام ويصيح إضافة هذا الراديو والذي يبلغ حجمه ٢٥ سم على شكل سيارة إلى سماعة جيبية والتي تستعمل في الأسواق سيمنس ٢٠٠٤



جهاز يترجم غموض بكاء طفلك

يقع الآن إنتاج جهاز صغير لا يزيد عن شكل وزن الآلة الحاسبة يقوم بترجمة بكاء الطفل حتى تعرف الأم السبب الرئيسي لبكاء البكاء ما إذا كان يبكي بسبب الجوع أو الرغبة في النوم أو أي شيء معين، أنه أنه يمكن حل شفرة والصوت أسباب بكاء الطفل وقام بإختراع هذا الجهاز مهتمس أسياطي طر يعمل لنسبة ٣ سنوات في حضانات الأطفال ويحلل أسباب بكاء كل طفل وهذا الجهاز يعمل بالطايريات تماماً مثل الآلة الحاسبة من خلال دقات صغيرة تقوم برصد أسلوب ومدة بكاء الطفل ويحدد بدون مسهره من الأم وفي خلال ثوان يمكن للجهاز تصبيرات وجه الطفل ويتم إكتشاف ما يشعر به ويحدد سبب البكاء

روبوت يساعد للمشي ولصعود السلالم والجولوس وايضا تسليك الجبال



توصل فريق بحث علمي إلى تصميم روبوت مساعد في تصموم "مرواح آلي" من الأنفاد المساعدة وهو عبارة من حليقة خلفية وأرجل مساعده ومعاليل إلكترونية تصاعده على الحركة وأيضاً المشي وصعود السلالم أو حتى تسلق الجبال بأقل مجهود إضافة إلى ذلك يساعد هذا الإبتكار على الراحة حيث يمكن الفرد الجلوس والراحة وذلك بدون مقاعد مطبقة أسفل حيث يتم الإعتماد في ذلك الأمر على الأرجل الصناعية ويوفره الخيرا أن يلقى هذا الإبتكار رواجاً وإقبالاً كبيراً خاصة بين فئة كبار السن.

روبوت طليق الإتصال لوجه الإنسان

قام أحد العلماء بتصميم نموذج لوجه شديد الشبه بالإنسان يمكنه من (كدي بورت) فالوجه مصنوع من البوليمر المغطى بلمس الجلد الطبيعي إلى جانب جميع ملامح الوجه الطبيعية والأعين مزودة بكاميرات رقمية والأذن مساعده خاصة لتلقظ مصدر الصوت لوجوه الكاميرات أو الأعين ناحيته كما تم تزويد محركات إلكترونية بمنطقه الرقبة تعمل على حركة الرأس في جميع الإتجاهات والاتصال مع الشبكة وعند توصيل هذا النموذج بجهاز كمبيوتر يبدأ الوجه في اظهار جميع الإيمالات الأدمية وهذا الإبتكار يعتمد في جميع إيمالاته على ٢٤ محرك صغير تقوم بمرد عضلات الوجه في الإنسان



جهاز إلكتروني يترجم مواء القطط

في الصام الشخص طرحت إحدى الشركات اليابانية جهازاً يقوم بترجمة نباح الكلاب ولقد تم بيع نحو ٢٠٠ ألف وحدة في اليابان فقط والأآن وفي خلال هذا الشهر الحالي ستطرح أيضاً إحدى الشركات اليابانية لصناعة لعب الأطفال جهازاً يترجم مواء القطط وهو جهاز في حجم راحة اليد ويصاح بسعر ٧٥٠٠ دولار.

هل تريد أن تتحدث مع الدلائين؟؟

قريباً يمكنك الإتصال بالدلائين هذا ما أكدته علماء في أيرلندا وذلك بعد نجاح تسجيل محادثات الدلائين تحت الماء وهذا المشروع يهدف إلى تركيب مكر للصوت في خليج مصب نهر شامون والصخرة الكبرى التي تراجعه المشروع هي أن الدلائين تستعمل تردد واسع النطاق لا يستطيع الفرد سماع إلا نسبة ضئيلة فقط من هذه سبب إختيار هذا النسخة بالتحديد حيث إن المكان الوحيد في أيرلندا الذي يلقى فيه الدلائين طراى الماء.

الغرفة الذكية وأخبار المرأة لما يناسبها

تم مؤخرا إبتكار غرفة يطلق عليها اسم "الغرفة الذكية" الهدف منها أن تحدد لكل فرد وبصفة خاصة النساء ما إذا كانت هذه الملابس التي ترتديها مناسبة أم لا وهذه الغرفة مزودة بنظام إلكتروني خاص تستخدم مسجوعة من الكاميرات الرقبة التي تقوم بالتقاط مسجوعة من الصور المصغرة للشخص وتستخدم قايادة لتعديل لباس الملابس مع الجسم وذلك من خلال كلمات تظهر مباشرة على شاشة جهاز كمبيوتر.

تليفون محمول للنساء فقط!!

النساء فقط يستعملن إستخدام هذا التليفون المحمول بينما أن يستطيع أي رجل إستخدامه أو حتى التليفون إستخدامه إنه أحدث تليفون محمول كشف عنه إحدى الشركات العالمية المتخصصة في تصنيع الأجهزة الرقمية وهو عبارة من مجموعة مميزة وألوان من المجوهرات وتصنع الأجهزة الرقمية مساعده وبطرا ويسمىها مزودة بخصص مساعده تخطف أنظار من يراها ويصعب على أحد أن يتخيل أن هذه المجوهرات ما هي إلا تليفون محمول ولكنه يعمل بشكل مختلف فلن يسمح أحد برنين مكالمته القادمة ولكن يمكنه الإتصال بحرف من الأرقام الصغرة الخافئة التي تتلأأ في الخاتم وسيظهر رقم المتصل على شاشة الصغرة التي ترتديها السيدة في معصم يداها وعند رفعها في إستقبال المكالمات لسماح المتصل بتفويض الضغط على "ذ" صغرة في الساعة فتسمع المكالمات عبر القرط حيث توجد به سماعات دقيقة جداً وفي حالة الرغبة في الرد تستطع السيدة على "ذ" صغرة آخر في الساعة فتتحدث عبر المجوهرات الصغير والدقيق جداً الذي تم وضعه في المثلد الذي تتحلى به حول رقبته... وإزالا التقدم مستمرا!

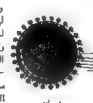


مرض الايدز من (٨: ١٠) ديسمبر ٢٠٠٣

- في إطار تدعيم وتنسيق عمل المنظمات غير الحكومية للتوعية ضد مرض الإيدز وتوفير الدعم اللازم لمرضى الإيدز تم عقد الورشة العملية الأولى ببنغازي بالتعاون مع منظمة اليونيسيف تحت إشراف جمعية كارتاس الإسكندرية بالإشراف مع البرنامج القومي لمكافحة الإيدز وهيئات متعددة من فريق الأمم المتحدة لمكافحة الإيدز ETO وأخصائيو برنامج الأمم المتحدة الإنمائي UNDP، ومنظمة الأمم المتحدة للطبابة UNICEF ومنظمة الأمم المتحدة للتربية والثقافة UNESCO.

مرفقهم ينقل المرض إلى أطفالهم حوالي ٧٪.

الحقوق لجنته من قائمة الجمعيات غير الحكومية المهتمة بمكافحة الإيدز ورأس الجمعيات جمعية واحدة على حدة لمدة ٥ والطابع سوف تحتل كارتاس السنه الى لأبقتها في هذا المجال





World Trans Group Company



As Agent Only

www.ewa-group.com



PROFESSIONALS IN ALL LOGISTICS SERVICES

TAILOR MADE SERVICE

SURFACE LOGISTICS

SEA LOGISTICS

TEXTILE LOGISTICS

FURNITURE LOGISTICS

Consolidated Cargo

Consolidated Cargo

Export CONSOLIDATION		
VESSEL	T/T	ETA ALEX
Joanna	Rotterdam	02.01.04
Pelineo	VLC	03.01.04
Mairiam	Rotterdam	09.01.04
Pelat	VLC	10.01.04
Ruth	Rotterdam	16.01.04
Pelado	VLC	17.01.04

NO MATTER WHAT YOUR LOGISTICS REQUIRE

DO NOT WORRY, WE WILL FIND THE SOLUTION FOR YOU

WITH US

YOUR LOGISTICS REQUIREMENTS ARE OUR BUSINESS

تهانى إنترناشيونال

International

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأجمل التهانى
للسيد اللواء بحرى
إبراهيم يوسف إبراهيم
رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط
على الثقة الغالية التى أولاهم سيادته



معالي الدكتور

عاطف عبيد

رئيس مجلس الوزراء - مصرى

بتجديد فترة رئاسته لمصلحة ميناء دمياط
بالدرجة الممتازة بالقرار رقم ١٩١٢ لسنة ٢٠٠٣
وذلك لما تحققت من تطوير وإنجازات هائلة
طوال فترة رئاسته السابقة

وتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة للفضامة

الرئيس

محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأجمل التهانى
للسيد اللواء بحرى
أحمد محمد الصادق حبيب
رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لبنينا - بورسعيد



على الثقة الغالية التى أولاهم سيادته

معالي الدكتور

عاطف عبيد

رئيس مجلس الوزراء - مصرى

بتجديد فترة رئاسته للهيئة العامة لبنينا - بورسعيد
بالدرجة الممتازة بالقرار رقم ١٩٥٥ لسنة ٢٠٠٣
وذلك لما تحققت من تطوير وإنجازات هائلة طوال فترة
رئاسته السابقة

وتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة للفضامة

الرئيس

محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأجمل التهانى
للسيد اللواء بحرى
مصطفى توفيق خطاب
رئيس مصلحة الرئاسى والماتر
على الثقة الغالية التى أولاهم سيادته



معالي الدكتور

عاطف عبيد

رئيس مجلس الوزراء - مصرى

بتجديد فترة رئاسته لمصلحة الموائى والماتر
بالدرجة الممتازة بالقرار رقم ١٩٠٨ لسنة ٢٠٠٣
وذلك لما تحققت من تطوير وإنجازات هائلة وحصول
المصلحة على شهادة الجودة العالمية (الأيزو)

طوال فترة رئاسته السابقة
وتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح

فى ظل القيادة الرشيدة للفضامة

الرئيس

محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية

إحتفالية جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل بتكريم سيدات قطاع المرأة

أقامت الجمعية إحتفاليتها السنوية بمناسبة إنتهاء العام المالى ٢٠٠٣ لمرافعة إنجازات عام ٢٠٠٤ والتخطيط للعام الجديد ٢٠٠٤ وقد شرف الإحتفالية السيد الأستاذ / علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشؤون الإجتماعية ومدير مديرية الشؤون الإجتماعية بالإسكندرية وأعضاء الجمعية والسيدات من قطاع المرأة وخلال الإحتفالية قدم السيد اللواء أ.ح. / محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية الشكر والتحية للسيدات أعضاء قطاع المرأة لجهودهم المستمرة خلال العام ٢٠٠٣. حيث كان لهذا الخطأ أثر كبير فى تنفيذ كثير من إنجازات الإحتفالية بالمساحات الخضراء بالمنطقة والندوات الثقافية والفراشات وتوطيد أواصر العلاقات الحميمة بين القاطنين وقد شرف الإحتفالية بالتحضور السيد اللواء أ.ح. / فؤاد يس مؤسس الجمعية والسيد اللواء بحرى أ.ح. / على عادل ورئيس مجلس الإدارة السابق والسيد اللواء المهندس / عثمان محمد نائب رئيس المجلس، كما تفضل السيد اللواء أ.ح. / محمد الديب بمنح درج الجمعية لكل من السيدات:

- ١- السيدة / نائلة أحمد خيسرى لتميزها فى لجنة الرحلات
- ٢- الدكتورة / إيمان خالد حسونة لتميزها فى اللجنة الثقافية
- ٣- السيدة / نادية يوسف حداد لتميزها فى لجنة الأمن

وشكروهم على الجهد المبذول وحث الجميع على مزيد من العطاء



السيد اللواء أ.ح. / محمد الديب يسلم درج الجمعية للدكتور/ نادية حداد لتميزها فى لجنة الأمن.



السيد اللواء أ.ح. / محمد الديب يسلم درج الجمعية للدكتور/ إيمان حسونة لتميزها فى اللجنة الثقافية.



Barwil Egytrans



SERVING ALL OVER THE WORLD



中海集装箱运输有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.

FAR EAST & SOUTH EAST ASIA
& USA EAST COAST



EAST COAST USA



EAST AFRICA & WEST AFRICA

BULCON



NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA

MEDITERRANEAN & EUROPE



STOLNIEV TANK CONTAINER
EUROPE, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST



SEAMATES
U.S.A. & CANADA



U.S.A. & FAR EAST



ALEXANDRIA HEAD OFFICE & BRANCH

19 EL PHARANA STREET
EL SHALALAT - 21111
ALEXANDRIA - EGYPT

TEL: 20-3-4843510
FAX: 20-3-4889555
TLX: 55741 BARGY UN

e-mail: barwil.alexandria@barwil.com
website: www.barwil-egytrans.com
www.barwil.com



Barwil Egytrans

التدريب المهني يتقدم مريديان هليوبوليس

You are in good hands At Le Meridien Heliopolis

في إطار البرامج التدريبية التي تقوم بتنظيمها ليهال هوليوبوليس قسم التدريب يتفندق مريديان هليوبوليس، تم مؤخراً بنجاح دورة تدريبية لموظفي الفندق عن أصول الإسعافات الأولية حيث قام بإلقاء المحاضرات السادة أعضاء جمعية الهلال الأحمر المصري، هذا وعلى مدار ثلاثة أيام حيث تسلم كل من إجتاز من موظفي الفندق شهادات تقديرية على دورة مصفرة وناجحة.



أسرة تحرير المجلة تهنيئ العروسين أمل فراج و صبري فاروق محمد بموااتي الح
الأحمر على الزفاف السعيد

ألف ميرود

ديانا مجيد



ورشة العمل الأولى لجمعية كارياتس مصر (الإسكندرية)



الدكتور يوسف وهبه رئيس
كارياتس الإسكندرية
والدكتور عادل مسيحار
كارياتس بالإسكندرية
يكرم ان البرطانية المعروفة
السيدة رواد شابي عضو
مجلس الاتحاد الإقليمي
بالإسكندرية وذلك في
مؤتمر الشبكة الإجتماعية
لعلاج مرض الإيدز

الجمعية الإجتماعية
ويحضرها الدكتور عادل
مستشار كارياتس وممثل
وزير الصحة ووكيل وزارة
الشؤون الإجتماعية
والدكتور ووكيل وزارة
الصحة بالإسكندرية وممثل
هيئة الصحة العالمية وفي
المسورة الدكتورة عزيزة
جفر وكيل مديرية الصحة
بالإسكندرية والسيدة رواد
شابي عضو مجلس الشعب
السابق.



مجتمع إتقرا ناشيونال

في حفل عائلي
مبهج تمت
خطبة الأناة/
إيمان
العرجاني
المسجورة
بالمجلة على
الدكتور/
نجيب عيد
الكريم
الزواج/ عاصم
السيد أحمد
أسرة تحرير
المجلة
بمستعدون
بالشهادة
للعروسين
وأستبهما
متسعين لهم
حياة سعيدة
وآلف مبروك



بريم مدحت



مروان مدحس علي العزوي

أتمنيت الأسرة بعيد
ميلاد على الدين هاني
بركات نجل هاني مخرج
الطيفزيون وخفيد الزوا
أحمد جاب الله وعقبال
ألف سنة،
جك
أحمد جاب الله

تهنئة من الكابتن
السيد إبراهيم برسي
سكرتير كرة اليد بنادي
الأليمني إلى الممثل
المصري النجم الأسمر
حمادة النقيب بعودته
بصحة جيدة إلى
التادي. وآلف مبروك.





FILA
SPORT.LIFE

FRIENDS

Gift Shop

AUTHORIZED DEALER

FRIENDS GIFT SHOP AT

• ALEXANDRIA
1- KHALIL EL KHAYAT- MOUSTAFAKAMEL

2- ZAHARAN CITY MALL



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والشحن



WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Sokhna Port Office:

Sokhna Port, Suez, Egypt

Tel.: +2062-710060

Fax: +2062-710061

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02)- 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02)- 4141885

